Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

29 984 Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 600

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG
Vastgesteld 1 mei 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 19 maart 2015 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 12 maart 2015 inzake de aanpak sociale veiligheid (Kamerstuk 28 642, nr. 60);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 januari 2015 met de reactie op het verzoek van de heer Bashir, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden d.d. 20 januari 2015, over de benoeming en de beloning van de nieuwe president-directeur van ProRail (Kamerstuk 30 111, nr. 79);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 januari 2015 inzake de benoeming van de president-directeur van ProRail (Kamerstuk 30 111, nr. 78);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 12 februari 2015 ter aanbieding van een brief van ProRail naar aanleiding van de verstoringen op 22 januari en 2 februari 2015 (Kamerstuk 29 984, nr. 578);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 december 2014 over het startmoment Intercity Amsterdam-Brussel zestien keer per dag (Kamerstuk 22 026, nr. 475).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep

kst-29984-600
ISSN 0921 - 7371
’s-Gravenhage 2015

Voorzitter: Van Veldhoven/Harbers
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: Bashir, De Boer, Dik-Faber, Harbers, Van Helvert, Hoogland, Madlener, Van Tongeren en Van Veldhoven,

en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 12.00 uur.

De **voorzitter**: Goedemorgen. Ik heet de Staatssecretaris en de collega's van harte welkom. De vaste voorzitter, Mark Harbers, zit op dit moment nog in de plenaire zaal. We verwachten hem over ongeveer tien minuten. Hij neemt dan het voorzitterschap over. We hebben een spreektijd van vier minuten per fractie en twee interrupties afgesproken.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. We hebben het AO Spoor in tweeën gesplitst. Een aantal belangrijke thema's komt vandaag dus niet aan bod. Vandaag zeg ik wat over de sociale veiligheid op de stations, de benoeming van de president-directeur van ProRail en de storingen waarover ProRail ons een brief heeft aangeboden.
Het punt van de sociale veiligheid kreeg op een gegeven moment een boost in de media, terwijl het probleem al langer bekend is. Destijds, in 2013, hebben de vakbonden Minister Opstelten een brief aangeboden waarin ze stelden dat de veiligheid op stations een issue is. De toegangspoortjes op de stations spelen een belangrijke rol bij de veiligheid en die poortjes gaan maar niet dicht. Dit hebben we al eerder aangegeven. Tot onze grote verbazing heeft de Partij van de Arbeid destijds een motie ingediend om de poortjes open te houden, zodat we oma op het station kunnen uitzwaaien. Iedereen weet dat ik van de gezinspartij ben. Ik zwaai heel graag oma's uit, maar niet ten koste van conducteurs die in elkaar geslagen worden. Ik heb dan liever dat de conducteur oma in de armen neemt. Nu er eindelijk genoeg conducteurs in elkaar geslagen zijn, zegt ook de PvdA: laten we de poortjes dan maar dichtdoen. Daar ben ik blij mee, maar het is zonde dat dit incident daarvoor nodig was. Het zou goed zijn als de PvdA straks nog een antwoord geeft op de vraag waarom ze destijds überhaupt de motie heeft ingediend. Het probleem was toen immers al bekend. Kunnen we ervoor zorgen dat de NS en de gemeenten op nog meer plaatsen overgaan tot het plaatsen van poortjes? De Staatssecretaris doet hiervoor een dringend beroep op gemeenten en de NS. De NS heeft deze beantwoord door een deel van de kosten op zich te nemen. Dat waarderen we zeer. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat nog meer poortjes gesloten worden, zodat de mogelijkheid om zomaar een perron op te lopen, steeds kleiner wordt? Het sluiten van de poortjes is een belangrijk punt, omdat bijna alle ruzies voortkomen uit discussies met mensen die zwartrijden. De poortjes zijn dus een belangrijk middel om die te voorkomen.
Het probleem speelt niet alleen bij de NS, maar ook bij de regionale vervoerders. Ze willen graag meedenken. Ze hebben zelf een aantal voorstellen gedaan en vragen deze samen op te pakken. Volgens de regionale vervoerders zijn zwartrijders dikwijls al bekend bij politie of ze worden gezocht. Zij stellen voor om data te koppelen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Er komen poortjes op 82 van de 410 stations. Dat is prima. Hoeveel poortjes moeten er nog bijkomen volgens de heer Van Helvert? Deze zijn vrij prijzig. Waarvan betalen we deze?

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik pleit voor het voorstel van Arriva om een gezamenlijk overleg met de vervoerders te houden om te bekijken waar

mogelijk nog poortjes geplaatst kunnen worden. Op veel stations zijn er al poortjes. We moeten bekijken waar die verder nog kunnen komen. Natuurlijk brengt dat kosten met zich mee. De NS heeft gezegd de eventuele kosten voor het sluiten van de al aanwezige poortjes voor haar rekening te nemen. Als het mogelijk is om op nog meer plekken poortjes te plaatsen, moeten we in dat overleg bekijken hoe we de kosten daarvoor, al dan niet gezamenlijk, kunnen dragen. We moeten echter eerst bekijken of we nog meer poortjes kunnen sluiten en of we dat ook willen. Vervolgens moeten we een kostenplaatje maken. De VVD zegt al bij voorbaat dat het geld kost. Dat vind ik niet de juiste insteek. Net als de VVD begrijp ik ook dat een en ander geld kost.

De **voorzitter**: Mag ik de heer Van Helvert vragen iets beknopter te antwoorden, want anders redden we het niet binnen de tijd. We zijn immers inmiddels met veel woordvoerders.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Er is gekozen voor poortjes op de 80 stations waar het probleem het meest urgent is. De heer Van Helvert zegt «waar mogelijk». Ik wil graag precies weten waar dat is en aan welke criteria een en ander moet voldoen. Als we het helemaal dicht willen hebben, moeten we op alle stations poortjes neerzetten. Ik krijg graag een duidelijker antwoord van de heer Van Helvert. Hij zegt: natuurlijk moet we het betalen. Ik hoor daarvoor echter nog geen oplossing.

De **voorzitter**: Kort graag.

De heer **Van Helvert** (CDA): U vraagt mij kort te antwoorden, maar ik krijg eigenlijk dezelfde vraag. Volgens mij houdt de VVD er ook niet van om van bovenaf op te leggen wat er moet gebeuren. We hebben een vraag vanuit het veld. De regionale vervoerders vragen of ze samen met de NS en de overheid aan tafel mogen om te bekijken of ze nog meer poortjes kunnen sluiten. De VVD vraagt nu aan het CDA welke poortjes dicht moeten. Daar ga ik niet over. De vraag komt van het veld. Ik zou zeggen: grijp die hand en ga met het veld in discussie om samen te bekijken wat we kunnen doen. Als de VVD de behoefte heeft om nu gelijk stations aan te wijzen, mag dat van mij. Ik kies er echter voor om het veld hierin de eerste zet te laten doen.

De heer **Bashir** (SP): Je lost het probleem niet op door alleen de poortjes te sluiten. Er is meer nodig. Ik noem als voorbeeld een dubbele bemensing, zoals de NS gaat doen. Het valt me op dat de regionale vervoerders aangeven dat ze daarop niet zitten te wachten. Is de heer Van Helvert met mij van mening dat het probleem overal opgepakt moet worden, ook door de regionale vervoerders die in handen zijn van buitenlandse overheden?

De heer **Van Helvert** (CDA): Daarom is het juist heel goed dat de regionale vervoerders vragen om met de Staatssecretaris en de NS om tafel te gaan om te bekijken of ze het probleem breder kunnen trekken. Het probleem speelt niet alleen bij de NS. Het onderwerp dat de heer Bashir noemt, moet natuurlijk in zo'n overleg besproken worden. Het is goed om ook de regionale vervoerders te laten zien wat de beste manier is om te voorkomen dat het nog eens gebeurt. Ik ben het helemaal met de SP eens dat alleen het sluiten van poortjes nooit een eindoplossing is, maar een groot deel van de zwartrijders krijgt daardoor niet de kans om discussies met de conducteur aan te gaan. Daardoor wordt het probleem kwantitatief al een stuk kleiner. Vervolgens kunnen we het kleinere probleem met andere maatregelen aanpakken.

De heer **Bashir** (SP): Mijn vraag heeft natuurlijk ook met geld te maken. De NS trekt de portemonnee om extra bemensing mogelijk te maken. De regionale vervoerders hebben hiervoor het geld niet of zetten het liever voor iets anders in. In het Zuiden gebruiken ze het geld bijvoorbeeld om rechtszaken aan te spannen. Is de heer Van Helvert met mij van mening dat ook de regionale vervoerders gewoon de portemonnee moeten trekken in het belang van de veiligheid van hun personeel?

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik ben altijd voor gespreide verantwoordelijkheid. Verantwoordelijkheden moeten gedeeld worden. Als blijkt dat regionale vervoerders geen verantwoordelijkheid nemen, terwijl ze hun portemonnee zouden moeten trekken, moeten we daarnaar kijken. Ik houd er echter niet van om gelijk te zeggen wie wat moet betalen. Ik ben ervoor dat de regionale vervoerders eerst om tafel gaan zitten met de NS en de Staatssecretaris en bekijken wat ze gezamenlijk kunnen doen. Uit zo'n gesprek komt dan naar voren wat wel en wat niet kan. Daarna komt natuurlijk de vraag ter tafel wie welke portemonnee moet trekken. Als we beginnen met praten over het geld, zeggen we straks dat niemand geld heeft en doen we dus niets. Dat mag nooit de uitkomst zijn. We moeten dus eerst bekijken wat we willen en wat we kunnen doen.
Er is al veel gezegd, ook in de media, over de benoeming van de president-directeur van ProRail. Het blijft een raar verhaal. Aanvankelijk spreken we een maximaal budget voor het salaris af. Als we dan iemand hebben, zeggen we dat we er toch wat bij doen omdat de uitdaging zo groot is. Die uitdaging was echter van tevoren bekend. We kunnen deze functie ook vergelijken met vergelijkbare functies. Hoe staat de Staatssecretaris er tegenover om eenzelfde soort beloningsstructuur als bij de ANWB of NS toe te passen? Daarbij is een deel van het salaris volgens de balkenendenorm en een deel commercieel. Dat is bij ProRail niet het geval.
ProRail heeft ons een mooie brief over de storingen gestuurd. In mijn eerste AO in december vorig jaar heb ik het gehad over het feit dat het aantal storingen in Nederland blijft stijgen. Inmiddels zitten we in 2015. We hebben een vijfde van het jaar erop zitten en we zitten al op een vierde van het aantal storingen van vorig jaar, terwijl we niet eens een strenge winter hebben gehad. Hoe lossen we dit op?

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. De afgelopen weken werden we opgeschrikt door tal van geweldsincidenten tegen spoorwegpersoneel. De SP-fractie wil dat de veiligheid van de medewerkers op en rond het spoor meer prioriteit krijgt. Ik heb al eerder vragen gesteld over het beleid van het kabinet om de reiziger op plek één, twee en drie te zetten en het personeel ergens op plek vier. Het is nu echter van belang dat al het mogelijke wordt gedaan om te voorkomen dat het personeel met nog meer incidenten te maken krijgt. Conducteurs geven aan dat het vaak mensen met een ggz-achtergrond zijn die voor problemen zorgen. Erkent de Staatssecretaris dat er vooral een probleem is met mensen met een ggz-achtergrond? Is specifiek hiernaar gekeken? Is naar een oplossing hiervoor gekeken?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ook GroenLinks maakt zich zorgen over geweldsincidenten. Die moeten niet kunnen. Wat moeten we volgens de SP doen met mensen die misschien een ggz-achtige problematiek hebben? We kunnen ze toch niet uit het openbaar vervoer bannen?

De heer **Bashir** (SP): Met mijn vragen verwijs ik naar een ingezonden artikel in de Volkskrant van afgelopen zaterdag. Een medewerkster van de afdeling Veiligheid & Service van de NS schreef dat ze van mening is dat vooral mensen met een ggz-achtergrond voor problemen zorgen. Volgens haar komt dat doordat er bezuinigingen op de ggz-instellingen zijn

doorgevoerd. Heel veel ggz-instellingen zijn gesloten. Mensen zijn zonder nazorg de vrije wereld in geslingerd waardoor ze voor problemen in het openbaar vervoer zorgen. Ik weet niet of deze aanname klopt. Die vraag leg ik aan de Staatssecretaris voor. De bewuste brievenschrijver maakte zich ook zorgen over de mogelijkheid dat die mensen de binnensteden intrekken en daar voor problemen zorgen als straks de poortjes dichtgaan. Er wordt dan een verplaatsing van de problemen gecreëerd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ook dit deel ik met de SP. Je ziet het al gebeuren in de binnensteden van de grote steden. Heeft de SP naast de vraag ook een oplossingsrichting? Ik denk bijvoorbeeld aan dubbele teams die goed toegerust zijn door bijvoorbeeld extra training, zeker op de probleemlijnen. Zoekt de SP-woordvoerder een oplossing in die richting of signaleert hij op dit moment alleen het probleem?

De heer **Bashir** (SP): Als je problemen signaleert, moet je met een oplossing komen. Ik vraag alleen of de aanname klopt. Kan de Staatssecretaris daarover meer duidelijkheid geven? Als de aanname klopt, moeten we inderdaad naar oplossingen zoeken. We kunnen bijvoorbeeld de bezuinigingen op de ggz-instellingen terugdraaien, maar die discussie hoort meer thuis bij de zorgcommissie, de vaste commissie voor Volksgezondheid, Welzijn en Sport. Als we de conclusie moeten trekken dat het probleem vooral mensen met een ggz-achtergrond betreft en dat het probleem verplaatst wordt naar de binnensteden als de poortjes gesloten worden, moeten we daar zeker naar kijken. Daarover moet een andere commissie zich dan uitlaten.
Worden de twintig spoorwegagenten speciaal opgeleid voor werk op en rond het spoor? Moeten we dit zien als een eerste stap naar weer een soort spoorwegpolitie? Door het wegvallen van de spoorwegpolitie moeten de meeste incidenten nu worden opgelost door het service- en veiligheidspersoneel van de NS. Klopt het dat deze medewerkers niet zijn aangesloten op het C2000-systeem van de politie in tegenstelling tot de gemeentelijke buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's)? Graag krijg ik een reactie.
Welke ambitie heeft de Staatssecretaris ten aanzien van het terugdringen van het aantal geweldsincidenten tegen medewerkers op het spoor? Kan de Staatssecretaris haar ambities uitspreken?
De nieuwe topman van ProRail is benoemd. Zijn salaris is hoger dan € 188.000 per jaar, exclusief extraatjes en pensioen. Het is ronduit ongepast dat de Tweede Kamer hierover pas werd geïnformeerd toen de arbeidsovereenkomst al was getekend. Ik krijg hierover graag opheldering van de Staatssecretaris. Als de Kamer niet akkoord gaat met dit te hoge salaris, kan de arbeidsovereenkomst dan zonder gevolgen ontbonden worden? Volgens mij kan dit niet en heeft de Staatssecretaris de Kamer dus op een zeer onaangename manier voor het blok gezet. De SP vindt een salaris van € 188.000 ruim voldoende voor een topman die weliswaar voor het spoor moet zorgen, maar opereert onder de verantwoordelijkheid van de Staatssecretaris, die een salaris heeft van rond de € 130.000. We hebben gezamenlijk en na diverse onderzoeken een salaris van € 188.000 afgesproken. De heer Eurlings heeft er onderzoek naar laten doen. Vervolgens heeft ProRail een onderzoek gedaan. Als de heer Eringa niet met € 188.000 akkoord gaat, kan hij zeker meer verdienen, maar niet bij ProRail. Hij moet dan maar een andere plek zoeken om zijn zakken te vullen. Kan de Staatssecretaris hierop reageren?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. De VVD staat pal achter het NS-personeel. Het is volstrekt onacceptabel dat mensen met een publieke functie in een trein gewelddadig worden benaderd door mensen die, in de meeste gevallen zwart, met het openbaar vervoer reizen. Wie dat doet, verdient wat ons betreft een keiharde aanpak. Het is verschrikkelijk als je

tijdens je laatste rit denkt dat je bijna thuis bent en dan wakker wordt in het ziekenhuis. Dat is onacceptabel. Ik ben blij dat de Staatssecretaris het voortvarend heeft opgepakt en in overleg met haar collega's met een pakket maatregelen is gekomen. Het is goed dat de samenwerking tussen de NS, ProRail en het kabinet op deze manier tot stand komt. De oud-directeur van de spoorwegpolitie verwoordde het goed: een trein rijdt door de maatschappij en alle uitwassen die je in de maatschappij tegenkomt, zie je helaas ook terug in de trein en op de stations. Dé oplossing bestaat niet. Een pakket van maatregelen heeft dus onze steun.
De VVD staat voor de preventieve aanpak, dat wil zeggen het tegengaan van zwartrijden. Je moet bekijken op welke lijnen en op welke tijdstippen het risico hoger is. Je moet twee conducteurs op een trein zetten op het moment dat het risico hoger is. Dat is nodig. Die aanpak zet ook zoden aan de dijk, evenals het ophangen van camera's. Gisteren zijn twee daders veroordeeld in Almelo, in de aanwezigheid van veel NS-personeel. De straffen zijn verhoogd. Dat is een goede zaak, maar daarmee zijn de uitwassen nog niet verdwenen.
De VVD wil toch ook nadruk leggen op de repressieve aanpak. Ten eerste doen we een oproep aan de NS. Gaat de NS de schade verhalen op de daders? De schade moet tot op de laatste cent verhaald worden op de daders. Er is een hoop schade. Er ligt iemand in het ziekenhuis. Ik roep de Staatssecretaris op hierover met de NS in overleg te gaan. Ten tweede kunnen de boetes voor zwartrijden omhoog. De boete is nu € 35. Op een lang traject kan het gunstig zijn om zwart te rijden. Misschien moet de boete wel naar € 100. Is de Staatssecretaris bereid daarnaar te kijken? De hoogte van de boete moet afschrikken. Het moet niet lonen om zwart te rijden.
De Staatssecretaris stelt een stationverbod voor. Dat vinden we interessant. Hoe zit het met een treinverbod? Hierover zijn in de geschiedenis van de Kamer al meerdere discussies gevoerd. Het CDA heeft het in 2014 meerdere malen aangevoerd, evenals de VVD. Er is een Kamermeerderheid voor het bekijken van de mogelijkheid om een treinverbod op te leggen. Een treinverbod wordt in de praktijk bijna niet gegeven. Hoe kan dat? Een stationverbod is goed, want als je niet op het station kunt komen, kun je ook niet in de trein komen. Waarom is het treinverbod nooit opgepakt? Dat wordt nooit uitgevoerd, maar wettelijk gezien bestaat de mogelijkheid wel.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): De VVD houdt een warm pleidooi voor het tegengaan van geweld op het spoor. Daar is GroenLinks ook enorm voor. De VVD heeft echter enthousiast ingestemd met de begroting van V en J, waarin de politieposten bij de stations juist wegbezuinigd worden. Blijft het bij alleen woorden? Dreigt de VVD alleen maar met repressiever beleid? Is de VVD bereid de portemonnee te trekken, zodat het mogelijk is om twee conducteurs in te zetten en de politieposten op de grote stations weer te bemensen? Zo ja, dan geloof ik in de retoriek van de VVD. Anders is het alleen het standaardpraatje dat geweld vanzelf ophoudt, als je maar dreigt met straffen die hoog genoeg zijn. De afgelopen vier jaren hebben aangetoond dat dit laatste in ieder geval niet zo is.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Afgelopen jaar hebben we laten zien dat de VVD voor zware straffen is. Sterker nog, er is snelrecht en er zijn zwaardere straffen bij lik-op-stukbeleid. Ik kan er dus heel kort over zijn: het gebeurt in feite al.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb de VVD geen extra geld zien uittrekken voor dubbele conducteurs of voor politie op stations. De VVD doet het dus niet. Ondanks heel veel dreigementen met repressief beleid, is in de afgelopen vier jaar het aantal geweldsincidenten tegen

treinpersoneel niet afgenomen. Ik krijg hiervan graag een bevestiging door de Staatssecretaris, want ik heb de statistieken hierover niet helemaal paraat. Volgens mij is het aantal incidenten juist toegenomen. Wat mevrouw De Boer zegt klopt dus niet. Ik doe nog een poging. Trekt de VVD de portemonnee?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik snap niet waar mevrouw Van Tongeren het over heeft. Onder het beleid van de VVD zijn er strengere straffen voor dit soort geweld ingevoerd. De straf is verdubbeld. De straf die gisteren is uitgesproken, is het dubbele van de straf die normaal gesproken werd opgelegd. Bovendien bekijkt de Staatssecretaris in overleg met haar collega van Justitie op welke manier we de stationsposten weer kunnen bemensen. Daarvoor worden twintig stationsagenten aangewezen. Dat is een goede ontwikkeling. Ik zou eerlijk gezegd verwachten dat GroenLinks deze repressieve aanpak steunt. Dat hoor ik zo meteen graag, maar ik merk dat het kennelijk anders is.
Arriva stelt voor om in de regio bestanden over geweld in treinen te koppelen aan de bestanden van de politie. Men denkt daardoor daders gemakkelijker te kunnen opsporen. Het is een interessante ontwikkeling. Kan dit niet vervoerdersbreed gedaan worden?
Ik kreeg een interessant voorstel van een reiziger, namelijk het opzetten van een meldpunt voor overlast om het zo inzichtelijk te maken.

De heer **Bashir** (SP): De vraag die ik aan de heer Van Helvert stelde, stel ik ook graag aan mevrouw De Boer. Ik begrijp, onder andere door de tweets die ik gisteren voorbij zag komen van de VVMC-voorman Eilert, dat het Arriva-personeel ook een dubbele bemensing wil, net als het NS-personeel. Daarvoor zou Arriva dus ook de portemonnee moeten trekken. Waarom moet de NS wel de portemonnee trekken en Arriva niet? Is mevrouw De Boer met mij van mening dat Arriva gewoon de portemonnee moet trekken?

Mevrouw **De Boer** (VVD): In het begin van mijn betoog gaf ik al aan dat dé oplossing niet bestaat. Bestond die maar. De oplossing bestaat uit een combinatie van dingen. Je kunt bijvoorbeeld bekijken of je op risicovollere trajecten twee conducteurs samen door zo'n trein laat gaan. Arriva heeft in de nieuwe treinen camera's opgehangen. Ook dat werkt preventief. De NS heeft nog niet in iedere trein een camera hangen. Arriva investeert dus wel degelijk, maar in andere dingen. Ik neem het niet voor een bepaalde vervoerder op, maar ik pleit voor een combinatie van maatregelen. Dat is in dit geval het laten rondgaan van twee conducteurs in treinen waarin geen camera's hangen. Andere vervoerders hebben camera's hangen in hun treinen. Dat werkt preventief en vergemakkelijkt inderdaad de opsporing van de daders doordat je direct beelden van hen hebt. Het gaat dus om de combinatie van maatregelen.

De heer **Bashir** (SP): Ik ben een beetje verbaasd. Als de NS samen met de vakbonden kiest voor extra personeel of voor een tijdelijke dubbele bemensing, verwacht je dat de andere vervoerders daarin meegaan. Het gaat immers om de veiligheid. Het valt me op dat Arriva de stelling hanteert dat er weinig kan gebeuren als je geen conducteurs op de trein hebt. Hun motto lijkt te zijn «hoe minder conducteurs, hoe minder onveiligheid». Veiligheid is echter van belang voor de reiziger en voor de conducteur die in zijn eentje de trein door moet gaan. Waarom vragen we allerlei dingen aan de NS, maar niet aan Arriva?

Mevrouw **De Boer** (VVD): De heer Bashir heeft het me ook niet zozeer horen vragen, maar het gebeurt nu wel. Nogmaals, het is een combinatie van maatregelen. De NS moet nu misschien investeren in meer conducteurs in de trein, terwijl andere vervoerders misschien al geïnvesteerd

hebben in camera's in een trein. Zo doet iedere partij haar investeringen in overleg met de concessiehouder. Bij regionale vervoerders is dat in veel gevallen de regionale overheid. Daarover zijn in de desbetreffende concessies specifieke afspraken gemaakt. Ik heb er zo een-twee-drie geen zicht op. We hebben de cijfers van de NS. Ik heb de cijfers van de regionale vervoerders niet paraat. Het is mogelijk een uitdaging om te bekijken waar de veiligheid het grootst is. Nogmaals, het is een combinatie van maatregelen en iedere vervoerder investeert op zijn eigen manier.

De heer **Van Helvert** (CDA): Hoe verloopt zo'n proces dan in de VVD-fractie? Ik heb even gewacht tot mevrouw De Boer klaar was met het veiligheidspropagandablokje. In 2013 gaven de vakbonden al aan dat de poortjes gesloten moesten worden, omdat de conducteurs in elkaar werden geslagen. In maart 2014, een jaar geleden, diende de VVD samen met de PvdA een motie in om de poortjes open te houden, zodat men elkaar kan uitzwaaien. Mevrouw De Boer zei toen dat het station een openbare ruimte moet blijven. Nu er nog er nog meer conducteurs in elkaar zijn geslagen, wil de VVD de poortjes toch dicht hebben. Wat is er tussen toen en nu veranderd? Met andere woorden: waarom heeft de VVD destijds de motie ingediend om de poortjes open te houden, waardoor er onnodig meer mensen in elkaar zijn geslagen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het CDA legt wel heel direct een beschuldiging bij de VVD neer. Dat is niet correct. We zijn inderdaad kritisch geweest. De discussie gaat over de wijze waarop de poortjes neergezet worden. Poortjes zijn inderdaad nodig voor het vergroten van de veiligheid. Ze worden op 80 van de 410 stations neergezet. In mijn inleiding heb ik gezegd dat dé oplossing helaas niet bestaat. Als het plaatsen van poortjes dé oplossing was, zouden we direct moeten overgegaan tot het plaatsen van poortjes op ieder station. Daartoe roept het CDA nu op. Ik krijg geen antwoord op de vragen welke stations dit betreft en aan welke criteria dit moet voldoen. Eerlijk gezegd vind ik de voorstellen van het CDA op dit punt nogal schimmig. Ik heb gezegd dat het om een combinatie van maatregelen gaat. Er moeten dus inderdaad poortjes op bepaalde stations komen. Ik heb een motie ingediend, eerst met de PvdA, later nog met D66, waarin gevraagd werd om te bekijken of we van een station een Chinese Muur moeten maken of dat we op zoek moeten naar maatwerk. Dat laatste is ook gelukt. We hebben net een succesvolle proef met passagepassen in Rotterdam afgerond. In Groningen komt bijvoorbeeld een tunnel onder het spoor. De ingediende motie wordt keurig uitgevoerd. Er wordt bekeken waar nog een doorgang op de stations kan worden behouden. Het gaat om de wijze van plaatsen van poortjes.

De heer **Van Helvert** (CDA): Mevrouw De Boer draait toch echt om de zaak heen. In maart 2014 zei ze tegen de NOS: een station is nu eenmaal een plek die gebieden doorsnijdt en bij uitstek een plek die je moet benoemen tot openbare ruimte. Namens de VVD zegt mevrouw De Boer: ik vind dat je hiervan gebruik moet kunnen maken zonder in- en uit te checken. Dat heeft ze gezegd en nu doet ze alsof dat niet zo is. Het is heel raar dat de VVD er eerst voor pleit de poortjes open te doen, terwijl bekend is dat er conducteurs in elkaar worden geslagen. Nu worden er nog meer conducteurs in elkaar geslagen. Dat bericht komt op de tv en nu zegt de VVD opeens: we zijn ook tegen geweld; we gaan hard optreden en die poortjes moeten dicht. Nogmaals, wat is er in de VVD-fractie gebeurd? Waarom was het toen niet mogelijk om de poortjes te sluiten en nu wel?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Eerlijk gezegd vind ik de beschuldigingen wel heel ver gaan. We stellen een combinatie van maatregelen voor. We hebben gezegd dat we moeten bekijken of je een station als doorgaand

gebied kunt behouden. Daarvoor hebben we moties ingediend. Een spoor snijdt een gebied letterlijk in tweeën. Je moet van de ene kant naar de andere kant van het spoor kunnen komen, ook in het kader van de sociale veiligheid. Daaraan wordt gewerkt in overleg met de gemeenten. We hebben immers opgeroepen om te bekijken of er in overleg met de gemeente sprake kan zijn van maatwerk. Als een gemeente een station wil afsluiten met poortjes, moet dat kunnen. Dat is bijvoorbeeld het geval in Almere. Op andere plekken wordt bekeken hoe men bijvoorbeeld door middel van tunnels of met passagepassen, een succesvolle proef in Rotterdam, van de ene naar de andere kant van het spoor kan komen. Dat vinden we belangrijk.

Voorzitter: Harbers

De heer **Madlener** (PVV): Ook ik wil mijn gevoel van verbazing over de houding van de VVD uitspreken. We hebben hier vele debatten over de sociale veiligheid gevoerd, onlangs nog bij de aanbesteding aan de NS. De VVD gaf telkens niet thuis wanneer het ging om meer maatregelen om de veiligheid te vergroten, zoals het aantal conducteurs en cameratoezicht. Ik heb gevraagd om een sms-dienst waarbij reizigers hun onveilige situatie kunnen melden. Ik heb een motie ingediend met het verzoek een apart hoofdstuk over sociale veiligheid op te nemen bij aanbestedingen, waarin dus de combinatie van maatregelen waar de VVD nu om vraagt, benoemd werd. Toen was de VVD nog tegen. Nu zijn we een paar maanden en een paar incidenten verder en is de VVD ineens voor meer sociale veiligheid en voor meer aandacht daarvoor. Hoe kan het dat de VVD keer op keer niet thuis gaf en nu, naar aanleiding van de laatste incidenten, ineens wel? Ik vind het volstrekt ongeloofwaardig.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het moge helder zijn dat de VVD zeer hecht aan het aanpakken van daders van geweld. Dat weet de heer Madlener ook. Wij vinden veiligheid ongelooflijk belangrijk. Daarom houd ik er een pleidooi voor om te bekijken hoe we met een combinatie van maatregelen de veiligheid van reizigers en conducteurs ín treinen kunnen verhogen. In de motie werd verzocht in de concessie een apart hoofdstuk hierover op te nemen. Dat kan al, dus was het een overbodige motie. De heer Madlener zal een goede reden hebben gehad om die alsnog te willen indienen. Ik heb geen idee. Wij zijn voor een combinatie van maatregelen en voor een strengere aanpak van geweld in treinen. Dat is andermaal mijn pleidooi.

De heer **Madlener** (PVV): We hebben net de concessie van de NS besproken, waarmee de NS weer voor tien jaar het recht krijgt om het openbaar vervoer te verzorgen. In het debat daarover, een paar maanden geleden, heeft de PVV constant gevraagd om meer aandacht voor de sociale veiligheid. Toen werden er geen incidenten in de krant genoemd. Ze waren er wel, maar ze haalden de krant niet. De VVD liet het toen volstrekt afweten op dit punt. Nu komt mevrouw De Boer met grote verhalen en grote woorden. Ik vind het volstrekt ongeloofwaardig. Ik ben blij dat ze tot inkeer is gekomen, maar helaas zijn daarvoor wel veel incidenten en media-aandacht nodig geweest. Dat betreur ik. Mevrouw De Boer mag best een toontje lager zingen op dit punt.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik bestrijd ten zeerste dat de VVD bij de concessie geen aandacht voor sociale veiligheid heeft gehad en überhaupt geen oog zouden hebben voor veiligheid. Dat hebben we wel. Vandaar dat we de combinatie van maatregelen die de Staatssecretaris en de Minister van Justitie voorstellen, zeer zeker steunen. We leggen de nadruk op een aantal maatregelen zoals een verhoogde boete om zwartrijden af te schrikken. We willen het geweld strenger aanpakken en

bekijken of we bijvoorbeeld een stationverbod in combinatie met een treinverbod kunnen opleggen. Het zou mooi zijn als we de mensen die geweld veroorzaken en conducteurs in elkaar slaan, helemaal van de stations kunnen weren. Deze wettelijke mogelijkheid bestaat al. Waarom wordt die nooit uitgevoerd? Voor deze vraag staat de VVD.
In het begin van het jaar is het aantal storingen op het spoor enorm toegenomen. Dat had verschillende oorzaken, onder andere hoogspanningsleidingen die kapot zijn gereden. Het baart ons wel zorgen. We willen graag geïnformeerd worden over alle oorzaken van de verstoringen die begin dit jaar hebben geleid tot enorme vertragingen op het spoor. Zijn ProRail en de NS eigenlijk wel winterproof? Ik wil graag bekijken hoe het zit met de communicatie met de reizigers. Ik hoor veel te vaak dat mensen in de trein zitten en urenlang in een weiland staan, terwijl er niets wordt omgeroepen. Er komt geen informatie over de reden dat de vertraging niet wordt verholpen en hoe mensen eventueel anders kunnen reizen. Die informatievoorziening naar de reiziger moet veel beter.
In het verleden is ervoor gekozen om het personeel van de NS op een verscheidenheid aan trajecten in te zetten in plaats van op vaste trajecten: de zogenaamde «rondje om de kerk»-discussie. Bij de winterdienstregeling zien we dat het beter is vaste trajecten te laten rijden. Misschien moeten we de discussie hierover weer opstarten. Ik krijg graag een reactie van de Staatssecretaris hierop.

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik wil inderdaad ook kijken naar de boetes.

De **voorzitter**: Wilt u afronden? U bent ruim door uw tijd heen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik wil nog één punt maken. Ik was onlangs op werkbezoek in Engeland. Daar krijgt de beheerder boetes als het misgaat op het spoor. Is het niet de moeite waard eens te onderzoeken of de NS een boete kan innen van ProRail als er dingen zich misgaan op het spoor die tot uitval en vertragingen leiden? Als beheerder is ProRail hiervoor immers verantwoordelijk.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Waar alle debatten helaas niet hebben geholpen om de veiligheid op het spoor te vergroten en de juiste maatregelen te nemen, heeft de reeks incidenten in de afgelopen tijd gelukkig wel geleid tot concrete maatregelen. Het is een schrale troost voor de slachtoffers, die misschien wel meeluisteren, dat hun verwondingen in ieder geval geleid hebben tot enige maatregelen. In de afgelopen jaren hebben we vele debatten over dit onderwerp gevoerd. Als PVV'er voel ik me erg alleen staan in de discussie over meer sociale veiligheid in de trein. Ik heb net al gezegd dat het me gepast lijkt dat mijn collega van de VVD een toontje lager zingt.
De Staatssecretaris en het NS-personeel hebben overleg gehad. Ik ben blij dat er in ieder geval een stap in de goede richting is gezet. Die was nodig en is nu, helaas te laat, tot stand gekomen, maar beter laat dan nooit. Die stap is een stap in de goede richting, maar is voor ons niet genoeg. We willen nog een forse tweede stap vooruitzetten met betrekking tot sociale veiligheid. De Nederlandse samenleving is verhard op een aantal terreinen en het openbaar vervoer is daar heel kwetsbaar voor. We vragen hier al een aantal jaren aandacht voor.
Ik loop het lijstje met afspraken na en geef aan welke afspraken we graag nog willen verscherpen. Gelukkig hoeven de conducteurs niet altijd meer alleen door de trein te lopen op gevaarlijke trajecten. Je zult maar conducteur zijn en door zo'n trein moeten lopen. Het is onvoorstelbaar dat je dat in je eentje moet doen. Ik heb me daar altijd over verbaasd. Vroeger had je altijd twee conducteurs. Dan sta je toch altijd een stuk sterker. Het

lijkt nu iets te verbeteren, maar wij willen dat de standaard wordt dat een conducteur nooit alleen staat, maar altijd met een collega is. Dat zou een hoop schelen.
De PVV is voor cameratoezicht. We willen cameratoezicht in treinen en op stations. Ten eerste werkt dat preventief. Ten tweede kan het in de aanpak en berechting van de daders een grote rol spelen bij de bewijslast. Er is een afspraak gemaakt over beeldschermen waardoor de reiziger zich bewust wordt van het feit dat hij in de gaten wordt gehouden. Dat lijkt tot een groter gevoel van veiligheid te leiden en tot meer preventie. Die schermen vinden we dus prima. Ga daarmee door.
Er is een enorme discussie geweest over de toegangspoortjes. De heer Van Helvert noemde het net al. Gelukkig is de VVD van mening veranderd en vindt zij nu ook dat de poortjes beter dicht kunnen. Ze zijn immers niet voor niets geplaatst. Ze hebben vele miljoenen aan belastinggeld gekost. Het was niet de bedoeling ze open te zetten. Op het lijstje met afspraken staat nu: versneld in gebruik nemen. Ik zie ze al jaren staan, bijvoorbeeld op station Schiedam en ze staan nog steeds open. Ik denk dan: hoezo versneld in gebruik nemen? Ze hadden allang dicht moeten zijn.
De spoorwegpolitie is afgeschaft. Ik ben blij dat de regeringspartijen enigszins beseffen dat dit geen slimme zet was. De spoorwegpolitie komt nu in een soort verkleinde vorm terug: een politieagent op een aantal stations. Wij vinden dat meer inzet gewenst is. Als de twee conducteurs in de trein op een situatie stuiten waarbij ze denken dat het niet goed gaat of bang zijn dat ze geslagen worden, is het heel belangrijk dat op het volgende station politie de trein binnenvalt en de dader oppakt. Het gebeurt nu veel te vaak dat de dader achteraf opgespoord moet worden of onvindbaar blijft. De pakkans moet dus omhoog. De lijnen tussen de conducteurs en de politie moeten veel korter. De conducteurs moeten erop kunnen rekenen dat de politie 24 uur per dag klaarstaat om de dader op te pakken.
Ik ben erg benieuwd naar de koppeling van bestanden, zoals genoemd door mijn collega van de VVD. We komen ongetwijfeld met een aantal moties om te proberen de wensen naar aanleiding van dit debat te realiseren.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Alle collega's hebben al terecht gezegd dat geweld tegen het personeel van de NS onacceptabel is. Ik was op maandagochtend om 04.45 uur in Alkmaar bij de mensen die met elkaar praatten over alles wat er gebeurd was. Voor hen was de maat vol. Hoe zit het met het melden van incidenten? Ik merk dat de meldingsbereidheid van mensen minder is geworden naarmate de maatschappelijke normen in de afgelopen jaren opgeschoven zijn. Uitschelden meld je niet meer, want dat is onderdeel van de dagelijkse routine geworden. Sterker nog, naar alle waarschijnlijkheid gebeurt het in de eerste trein van de dag zeker één keer. De aanpak begint echter wel met de meldingsplicht. Daarmee stel je de norm dat ook bij uitschelden of bespugen van mensen de grens overschreden wordt. Door het melden van deze zaken kan beter in kaart worden gebracht waar het gebeurt. Je hoort weleens dat de mensen die een melding maken, een cursus wordt aangeboden om te leren op welke manier ze met agressie moeten omgaan, omdat ze die – ik zeg het even wat gechargeerd – zelf zouden oproepen. Daarvan kan natuurlijk geen sprake zijn. In de brief van de Staatssecretaris staat niet zoveel over de meldingsplicht. Het is een vrij operationeel punt dat bij de NS ligt. Wij vinden dit punt echter wel belangrijk.
Een tweede stap is bewustmaking van het feit dat agressie echt niet kan. Wat doet de Staatssecretaris hieraan? In de brief staat een hele lijst van maatregelen om geweld tegen het personeel tegen te gaan. Mijn collega's hebben die ook al genoemd. Het bewustzijn en het zelfvertrouwen van de medewerkers zelf lijkt ons een punt van aandacht. Ook het mobiliseren van omstanders kan belangrijk zijn. Als de conducteurs zich gesteund

voelen door zowel het management van hun bedrijf als de politiek, als de mensen in de trein, kan dat bijdragen aan het verhogen van de veiligheid in de trein.

De heer **Madlener** (PVV): De heer Hoogland spreekt over niet melden van incidenten en cursussen «omgaan met lastige passagiers». Dat wekt een beetje de indruk dat een conducteur die veel last heeft van lastige passagiers, iets niet goed doet. Ik vind die houding echt niet gepast. Ik hoop dat mijn collega van de PvdA een omslag in denken maakt. Ieder geweld tegen conducteurs is onacceptabel, ongeacht de manier waarop de conducteur de passagiers behandelt. De conducteurs doen hartstikke hun best en controleren gewoon de kaartjes. Daar is niets mis mee. Ik vraag mijn collega om af te stappen van het idee dat een conducteur moet leren omgaan met lastige passagiers. Hij moet meer achter de conducteur gaan staan. Natuurlijk moet ieder incident gemeld en aangepakt worden. Het is echter nooit de vraag of de conducteur zijn werk wel goed doet. De conducteur doet zijn werk altijd goed, want hij controleert de kaartjes. Er is nooit een conducteur die begint te slaan. Beseft de heer Hoogland wel wat hij zegt als hij constant wijst op leren omgaan met geweld en lastige passagiers? Hij moet het geweld aanpakken.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik zou bijna aan de andere collega's vragen of ik wel duidelijk was. De heer Madlener was het in ieder geval wel. Wat hij zegt, is namelijk precies mijn punt. De sfeer is nu vaak dat als een conducteur een aantal keren achter elkaar geweld meldt, hij de vraag van de leiding krijgt of hij er wel goed mee omgaat en vervolgens een cursus krijgt aangeboden om het te leren. Dat is inderdaad de omgekeerde wereld. Je moet geweld inderdaad melden en een dergelijk cursus kan nuttig zijn, maar het melden van incidenten kan nooit de aanleiding zijn om het om te draaien. Dat wilde ik overigens ook niet doen in mijn bijdrage, want ik bedoel het precies zoals de heer Madlener aangeeft. Ik zei het misschien wat minder scherp of wat genuanceerder. Het melden van geweld kan nooit een aanleiding zijn om tegen mensen te zeggen dat ze te veel melden en dus op cursus moeten. Het is andersom: iedereen moet zo'n cursus hebben en iedereen moet melden. Daarover kan geen misverstand bestaan. Volgens mij zijn de heer Madlener en ik het eens.

De heer **Madlener** (PVV): Ik ben blij dat we het eens zijn. Na jarenlang met dit soort taal over cursussen over het omgaan met en de softe lijn van de PvdA-fractie geconfronteerd te zijn, ben ik kennelijk op het verkeerde been gezet. Ik ben blij dat mijn collega mij op dit punt gecorrigeerd heeft. Bedankt voor het inzicht dat hij heeft gegeven.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik heb gewacht tot de PvdA-woordvoerder het veiligheidshoofdstuk had afgesloten, maar ik heb nog wel een vraag. Wat is er gebeurd in de PvdA-fractie? In 2013 schrijven de vakbonden in een brief aan Minister Opstelten dat er te veel conducteurs in elkaar worden geslagen. In 2014, vlak voor de gemeenraadsverkiezingen, waarschijnlijk omdat in de meeste verkiezingsprogramma's voor de grote gemeenten staat dat men de stationsgebieden aantrekkelijker wil maken, komt de heer Hoogland ineens met een motie. Hierin wordt gevraagd de poortjes vooral open te houden, omdat dit aantrekkelijker is voor de stationsgebieden. De heer Hoogland zegt dan dat de stationsgebieden open moeten blijven, zodat mensen er kunnen in- en uitlopen, terwijl bekend was dat er conducteurs in elkaar werden geslagen. De gemeenraadsverkiezingen zijn voorbij; de stemmen in de grote steden zijn door de PvdA binnengehaald en er staat in de krant dat er nog meer conducteurs in elkaar geslagen worden. En dan komt de PvdA nu met een motie om de poortjes te sluiten. Hoe kan de PvdA zich zo door de wethouders in grote

steden laten leiden om dit soort dingen te doen ten koste van conducteurs die in elkaar worden geslagen?

De heer **Hoogland** (PvdA): Eerlijk gezegd word ik een beetje verdrietig van de manier waarop de heer Van Helvert zijn vragen stelt. Er zitten een aantal suggesties in, niet alleen naar mij, maar ook naar andere partijen. Die vind ik niet helemaal eerlijk. Ik was bij het NS-personeel. Dat personeel vraagt juist van de politiek om niet te kibbelen over de ene of de andere maatregel. Het vraagt juist dat we schouder aan schouder gaan staan, samen met de directie van NS, het personeel en de vakbonden, om uit te spreken dat geweld tegen personeel niet kan. Die personeelsleden weten wat de heer Van Helvert en ik ook weten, namelijk dat al dat geweld niet in één keer met één maatregel uitgeroeid kan worden. Ze weten dat het sluiten van poortjes daarbij kan helpen, maar geen wonderoplossing is. Ze willen graag de politieposten op de stations terug hebben, maar ze weten ook dat deze agenten meerdere prioriteiten kunnen hebben, als ze weer op de stations zijn. Laten we elkaar vandaag niet de maat nemen over het sluiten van poortjes. Wij zijn bereid om alles te doen om de veiligheid van het NS-personeel te vergroten. Volgens mij geldt dat voor iedereen die hier aanwezig is.
We kunnen erover twisten of het sluiten van poortjes effectief is of juist niet. We hebben de motie indertijd ingediend omdat een station, bijvoorbeeld in Rotterdam, overdag een verblijfsplek voor mensen kan zijn. Ze halen er een broodje. Ze doen er dingen die wij elke dag doen en die het NS-personeel toejuicht. Het is immers goed voor het bedrijf en uiteindelijk dus goed voor de staatskas. Soms kan het op deze manier. Tegelijkertijd kunnen we ons afvragen of we ’s avonds de poortjes niet dicht moeten doen. Ons punt was om erover te praten met de gemeenten, omdat die het best weten of de doorgang gewaarborgd moet worden. Alleen maar zeggen dat de poortjes nu dicht moeten of juist open, is te gemakkelijk en doet geen recht aan de ingewikkelde discussie hierover die al twaalf jaar gevoerd wordt. Ik wil er wegblijven.
Ik vraag om de maatregelen te steunen. Dat zal ertoe leiden dat op een aantal stations de poortjes snel gesloten worden. Er zijn een aantal mooie proeven uitgevoerd, bijvoorbeeld in Rotterdam-Zuid. Bij een aantal stations zal het wat langer duren. Laat ik een voorbeeld noemen: Leeuwarden.

De **voorzitter**: U zit in een interruptie, maar u houdt een heel betoog. Kunt u afronden? Dan kan de heer Van Helvert zijn tweede vraag stellen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik doe dit zelden, want ik ben meestal kort van stof. Deze interruptie raakte me echter en daarom maak ik mijn verhaal graag even af. In Leeuwarden is een wethouder, ook van het CDA, tegen. Hij wil de poortjes openhouden. Dat snap ik, want het is een doorgang en die is belangrijk. We doen echter geen recht aan de discussie als we alleen maar zeggen dat de poortjes nu dicht of open moeten. Het gaat om meer dan dat. Het gaat om een breed maatschappelijk probleem.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik vind het prima dat de heer Hoogland een beetje dr. Phil uithangt over de goede gesprekken die hij met de conducteurs heeft gevoerd. Die heeft hij nu gevoerd, nu het te laat is. In 2013 was al bekend dat conducteurs in elkaar werden geslagen. In 2014, vlak voor de verkiezingen, zei de heer Hoogland: de stations moeten publiek toegankelijk blijven. Nu zegt hij dat erover gesproken moet worden en dat er naar gekeken moet worden. De heer Hoogland heeft toen gezegd dat de stations publiek toegankelijk moesten blijven, terwijl hij wist dat de vakbond een brief had gestuurd over het feit dat er conducteurs in elkaar werden geslagen. Dat is geen kwestie van kibbelen. Het is een kwestie van verantwoording afleggen, niet alleen naar elkaar, maar ook naar de

samenleving en de conducteurs met wie hij vorige week zo mooi gekletst heeft. Het blijft heel opmerkelijk dat de PvdA-fractie gedraaid is. Ik heb nog steeds geen antwoord op mijn vraag hierover gekregen. Vlak voor de gemeenteraadsverkiezingen moeten de stations publiek toegankelijk blijven om ze op te waarderen, terwijl na de verkiezingen, als er nog meer conducteurs in elkaar zijn geslagen, de poortjes ineens dicht moeten. Ik vind dat heel kwalijk.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik neem er kennis van.

De heer **Van Helvert** (CDA): De vraag is wat er in die fractie gebeurd is. Waarom kan dit zomaar?

De **voorzitter**: De heer Hoogland gaat over zijn eigen antwoorden. Ik constateer dat hij zijn betoog vervolgt.

De heer **Hoogland** (PvdA): Er hebben de laatste tijd meerdere verstoringen plaatsgevonden. Daarmee lijken de verstoringen wat structureler van aard te zijn. In de brieven staat dat dit niet het geval is en dat het afzonderlijke aangelegenheden betreft. We vragen ons toch af wat er aan de hand is. Daar wordt onderzoek naar verricht. De resultaten daarvan moeten we afwachten. Wordt in het onderzoek ook de verdere vervlechting van de doelstellingen van ProRail en NS meegenomen? De discussie over infra versus vervoerder blijft immers iedere keer weer oppoppen. Ook voor de reizigers is het onduidelijk. Voor de mensen die aan het spoor werken, kan een eenduidiger aansturing door ProRail en NS handig zijn. Wanneer wordt een structurele verbetering zichtbaar? Wanneer kunnen we die verwachten? We hebben hierover een aantal keren gesproken. Ook de collega's refereerden hieraan. Er blijven zich echter storingen voordoen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Ook de fractie van de ChristenUnie grijpt dit debat aan om stil te staan bij de geweldsincidenten die op het spoor hebben plaatsgevonden. Ook mijn fractie vindt die volstrekt onacceptabel. We steunen de Staatssecretaris dan ook in de voorgestelde maatregelen om de geweldsincidenten zo veel mogelijk terug te dringen.
Ik ga in op de storingen die op het spoor hebben plaatsgevonden. Er zijn drie storingen geweest: in januari, februari en maart. Elke maand was er één storing. De eerste twee keren betrof het een ICT-storing en een storing in de stroomvoorziening. Het gevolg was dat half Nederland plat lag. Er reden geen treinen van Den Haag tot Nijmegen en van Den Bosch tot Hilversum. De Kamer heeft een uitgebreide technische analyse ontvangen. Daarvoor dank ik de Staatssecretaris. Tegelijkertijd laat ik het maar even bij de techneuten liggen. Bij mij blijft vooral de vraag hangen waarom er geen snelle back-up is. We hebben het Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR), dat bij grote calamiteiten de verkeersleiding kan overnemen. Ik heb begrepen dat dit vier uur kost. Dan is de chaos al zo groot dat de reizigers nog uren hinder hebben. Volgens mijn fractie is het OCCR alleen een oplossing bij grootschalige rampen.
Er is een andere oplossing nodig voor de storingen die we onlangs hebben meegemaakt. Er zijn dertien verkeersleidingsposten. Waarom kunnen die niet allemaal een deel van de taken overnemen als er een probleem is bij een verkeersleidingspost? De Staatssecretaris heeft op de schriftelijke vragen van mijn fractie gereageerd. Ze geeft aan dat de computersystemen niet hierop zijn ingericht en dat het personeel hiervoor niet voldoende is opgeleid. Als dit de gesignaleerde knelpunten zijn, kunnen we die dan niet aanpakken, zodat er meer flexibiliteit ontstaat en de controleposten taken van elkaar kunnen overnemen?

In maart was het weer mis bij Utrecht. Dit keer was de bovenleiding bij één spoor gebroken. We zagen toen dat niet alleen dat ene spoor buiten werking was, maar een groot aantal sporen. Het wordt dus gelijk doorvertaald naar het spoor. Ook deze storing leidde dus tot een grote ontregeling op het spoor. Waarom kan de stroomvoorziening op belangrijke knooppunten als Utrecht niet verder worden gecompartimenteerd, bijvoorbeeld op het niveau van een enkel spoor? Dan kan dat ene spoor eruit gehaald worden en heeft het overige treinverkeer zo min mogelijk hinder. Ik snap dat de Staatssecretaris nu niet kan zeggen of ze dit gaat doen. Wellicht wil ze overwegen hiernaar onderzoek te laten doen.
Ik ga door met Brabant en Limburg. Door de bouw van het derde spoor voor de Betuweroute krijgt de Brabantroute zeven jaar lang veel extra goederentreinen te verwerken. Wil de Staatssecretaris de geplande maatregelen zoals geluidsschermen, versneld uitvoeren? Veel spoorwegovergangen op deze route zullen straks per uur twintig tot dertig minuten, dus bijna een halfuur, gesloten zijn. We vinden dat dit eigenlijk niet kan. Is de Staatssecretaris bereid de overgangen op de Brabantroute voorrang te geven in het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) en samen met de regio, ook door middel van cofinanciering, op korte termijnen veel van deze overgangen te ondertunnelen? We hebben allerlei brieven gekregen, bijvoorbeeld uit Venlo over Vierpaadjes. Daar zit een groot knelpunt. Conform de huidige wetgeving zouden we daar al ondertunnelen. Het is historisch gegroeid dat dit niet zo is, maar het is een van de punten die dringend aangepakt moeten worden.
De NS wil tijdens de omleiding van de goederentreinen via de Brabantroute de regionale personentreinen Venlo-Düsseldorf vervangen door een bus. Mijn fractie vindt dit geen goede oplossing. Zo gaan reizigers de trein uit. Bovendien is deze verbinding opgenomen in de hoofdrailnetconcessie als intercityverbinding. We vragen de Staatssecretaris opnieuw in gesprek te gaan en ervoor te zorgen dat het goederenvervoer hier niet het personenvervoer wegdrukt.
Ik vraag aandacht voor de petitie van mensen uit Moerdijk, die we dinsdag hebben gekregen. Ik weet dat die niet op de agenda staat, maar wil de Staatssecretaris hierop reageren? Door problemen met het rangeren op de verkeerde locatie rijden er allerlei treinen onnodig door kleine dorpen. Welke technische en financiële oplossingen zijn hiervoor mogelijk?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. Het Internationaal Energie Agentschap (IEA) heeft in een marktrapport over 2014 becijfert dat personen- en goederenvervoer per spoor maar liefst vijftien tot twintig keer efficiënter is dan vergelijkbaar vervoer over de weg. Het spoor is groener en goedkoper. Het kabinet geeft aan dat de economische groei weer een beetje op gang komt. We stellen de Staatssecretaris voor om de groei zo veel mogelijk over het spoor te laten verlopen. We willen graag een doelstelling. Hoeveel van de groei laten we over het spoor vervoeren? Daarnaast willen we er wat ambitie op tonen.
Dit was even een voorafje, want dit debat gaat voornamelijk over veiligheid. Ik refereer aan Tilburg op 6 maart, aan de goederentrein gevuld met brandbaar butadieen. Ik weet niet wat het is, maar het zal ongetwijfeld een gevaarlijk stofje zijn. De Onderzoeksraad Voor Veiligheid is druk bezig. We hebben al tijden geleden gevraagd om bedrijfsbrandweer op de gevaarlijkste plekken en de rangeerterreinen. GroenLinks heeft zich hiervoor enorm ingespannen. Is er nu op al deze plekken bedrijfsbrandweer aanwezig? Ik heb me vooral betrokken betoond bij Kijfhoek. De burgemeester was er daar ook hard mee bezig. Dit punt sluit ook aan bij de petitie van de mensen uit Moerdijk. Je kunt de preventie op twee manieren regelen. Je kunt bekijken of er per se op die bepaalde plek gerangeerd moet worden. Als het moet, moet er goede bedrijfsbrandweer aanwezig zijn die onmiddellijk kan ingrijpen, weet wat er in de wagons zit en de ruimte heeft om daarmee te rangeren.

Voor het overige sluit ik me aan bij de opmerkingen van de ChristenUnie over de Brabantroute. Die hoef ik dan niet te herhalen.
Ik kom bij de veiligheid in de trein. Als lid van een kleine fractie heb ik onder andere als voordeel dat ik bij meerdere begrotingsbehandelingen zit, onder andere die van Veiligheid en Justitie. Dat was ook de reden voor mijn felle interruptie op de VVD. Bij die begrotingsbehandeling heeft GroenLinks een flink punt gemaakt van het sluiten van de politieposten op het spoor. Ik heb toen nog geen piepje van de VVD gehoord over de mogelijkheid dat hierdoor de veiligheid in het geding zou komen. Graag krijg ik op enig moment een antwoord van de VVD-woordvoerder op de vraag of de VVD nu bereid is de beurs te trekken voor de begroting van V en J om de veiligheid op het spoor te vergroten. Als je, zoals de VVD, een hogere pakkans wilt realiseren, moet je toch echt politie bij het spoor hebben om mensen op te pakken. Ik ben nog steeds benieuwd of de VVD een echte maatregel wil en of er niet alleen sprake is van retoriek. GroenLinks wil wel een echte maatregel. Dat wilde GroenLinks toen en dat wil GroenLinks nog steeds.
Het treinpersoneel moet zich door de eigen werkgever gesteund weten. Bij V en J discussiëren we regelmatig over het belang van trainen, begeleiden en het doen van aangifte. Deels richten we ons op preventie, maar deels kan er ook een enorme verbeterslag gemaakt worden door de manier waarop de NS en andere vervoerders hun personeel helpen om aangifte te doen en zorgen voor nazorg. Ik krijg graag een reactie van de Staatssecretaris.
Ik heb me echt boos gemaakt over het beloningsbeleid. Hoe kan het dat een topfunctionaris bij zijn aanstelling extra geld krijgt, omdat er hoge eisen aan hem gesteld worden? Kan de Staatssecretaris voorbeelden geven van topfunctionarissen aan wie lage eisen gesteld worden? Komt de nieuwe topman van ProRail echt niet uit zijn bed voor minder dan € 188.000 per jaar plus pensioen?
In campagnetijd ben ik een aantal keren behoorlijk de klos geweest door een aantal van de storingen die de collega's al hebben genoemd. Er moet een beter plan van aanpak komen. Er is nu sprake van pappen en nathouden. De berichtgeving bij al mijn storingen was fantastisch. Je hoorde onmiddellijk dat er weliswaar een vertraging van anderhalf uur was, maar dat er vervangend vervoer geregeld was. De Staatssecretaris weet het vast wel. Je komt uit Groningen en bij Zwolle is de intercity helemaal vol. Daar staan dan drie bussen klaar. Als er een storing is, geef dan informatie over alternatief vervoer of meld de storing voordat men uit Groningen vertrekt, zodat men met zijn vieren nog een autootje kan huren. We willen het openbaar vervoer aantrekkelijk houden. Dat wil de Staatssecretaris ook. We willen comfort in de trein. Hoe krijgen we greep op de verstoringen waardoor het openbaar vervoer een slecht imago krijgt?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. We zijn allemaal ontzettend geschrokken van wat er de afgelopen tijd in de trein is gebeurd, maar mij moet in deze eerste termijn toch iets van het hart. Volgens mij zit het personeel van de NS niet te wachten op een rondje ver plassen van Kamerleden over de vraag welke partij altijd het meeste heeft gedaan. Het wacht op het moment dat we eindelijk eens met zijn allen vooruitkijken en bekijken wat we gaan doen. Laten we kijken of we elkaar daarin kunnen vinden, want volgens mij hebben wij daar meer aan. We delen namelijk het allerbelangrijkste: dat je af moet blijven van mensen die gewoon hun werk doen. We moeten dankbaar zijn dat ze er zijn, ook voor de veiligheid van alle reizigers die in de trein zitten. De veiligheid van het personeel betreft ook heel erg onze veiligheid. Ik heb de afgelopen weken ook veel met de trein gereisd en ik heb de inzet van het treinpersoneel erg gewaardeerd. Mijn oproep aan ons allemaal is om met elkaar te kijken hoe

we het voor het NS-personeel beter kunnen maken en daarmee ook voor onszelf.
Ik heb een aantal vragen over de maatregelen die de Staatssecretaris heeft voorgesteld. Ik ben blij dat ze zo snel om de tafel is gaan zitten met de NS en ProRail. Het voorliggende pakket ziet er goed uit. Ik vraag me wel af hoe de keuzes en afwegingen gemaakt zijn. Je kunt een euro maar één keer uitgeven. Hoe maak je de afweging of je die euro uitgeeft voor het handhaven van het stationverbod of voor het inzetten van twee conducteurs op een trein? Welke effectiviteit verwachten we van welke maatregel? Hoe evalueert de Kamer dit, zodat we inzetten op de maatregelen die het meest helpen? Graag krijg ik een toelichting daarop.
Het sluiten van de poortjes levert een belangrijke bijdrage aan de sociale veiligheid. Het maatwerk op sommige stations is echter ook heel belangrijk. Dat blijft een aandachtspunt. De bijdrage die de poortjes moeten leveren aan de sociale veiligheid, is natuurlijk weer extra onder onze aandacht gebracht. Die wegen we zorgvuldig mee, naar ik aanneem ook in de gesprekken met de gemeenten. Kan de Staatssecretaris bevestigen dat het al dan niet sluiten van de poortjes maatwerk blijft?
In een vorig AO of misschien zelfs wel in een plenair debat hebben de heer Madlener – ere wie ere toekomt – en D66 samengewerkt aan een motie waarin gevraagd wordt of er een sms-alert voor in de trein kan worden ingericht. Met een sms-alert kunnen reizigers veilig de conducteur waarschuwen, die dan zijn collega kan alerteren om samen te gaan kijken wat er aan de hand is. Kan de Staatssecretaris, naast het pakket dat er al ligt, onderzoeken of een sms-alert een optie is? Kan ze dit ook doen bij de optie die blijkbaar al door Arriva is uitgewerkt, namelijk om de registratie van incidenten te koppelen aan politiegegevens? Het betreft daarbij een geanonimiseerde administratie, waardoor de privacy van mensen gewaarborgd blijft. Een koppeling maakt een gerichtere dubbele inzet van conducteurs en van politie op risicovolle trajecten mogelijk. Is de Staatssecretaris bereid die optie te onderzoeken?
Ik kom bij het punt van de beloning van de nieuwe topman van ProRail. Ik vind het merkwaardig om bij de eerste de beste gelegenheid die zich voordoet, af te wijken van het afgesproken kader. Zo'n kader spreek je niet af voor de secretaresse. Zo'n plafond stel je in voor de topman. Dat is de enige bij wie het gaat knellen. Wat is de status van dit kader? Staat de Staatssecretaris nog steeds achter dit aparte kader?
Er is veel gezegd over de storingen. De Staatssecretaris geeft als antwoord op alle storingen dat we alles op alles moeten zetten om deze structureel te verhelpen. Dat willen we natuurlijk allemaal graag. Wat betekent dit concreet? Wat gaan we concreet doen? Is de Staatssecretaris bereid de problemen van deze winter goed te evalueren en aan te geven welke concrete maatregelen nodig zijn om de problemen te verhelpen?
Ik kom op de overwegen op de Brabantroute. Zeker in de tijd dat de Betuweroute dicht is, rijden er door sommige steden en dorpen structureel veel meer treinen. Vierpaadjes is al genoemd, maar hetzelfde geldt voor andere plekken. Het is echt een probleem. Laten we ervoor zorgen dat we snel aan de slag gaan om een oplossing te vinden voor de mensen daar. Wil de Staatssecretaris ernaar kijken?
Als allerlaatste puntje merk ik op dat ik de afgelopen tijd de wifi in de trein niet fantastisch vond. Als je veel met de trein reist, valt dat opeens op. Ik weet niet of de collega's dit delen. Het is waar dat we 4G hebben. Ik kon dus switchen, maar ik besef dat niet al mijn medereizigers die luxe hadden. Onderdeel van het comfort is dat men gedurende de treinreis kan werken. Kan de Staatssecretaris bekijken of aan dit onderdeel van het comfort gewerkt kan worden?

De vergadering wordt van 13.04 uur tot 13.15 geschorst.

De **voorzitter**: Gelet op het aantal aanwezige partijen en de beschikbare tijd beperken we ons tot één interruptie per fractie tijdens de beantwoording van de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik begin met sociale veiligheid. Er is een vreselijk geweldsincident geweest. De heer Madlener heeft een punt als hij zegt dat er al meer incidenten zijn geweest en dat dit incident heftig in de publiciteit is gekomen. Het was ook een heftig incident. Ik kan me niet voorstellen dat je als vrouw naar je werk gaat en vervolgens een gezichtsconstructie moet ondergaan. Ik vind het echt onacceptabel. Ik heb dat ook stevig gezegd. Achteraf heb ik me nog afgevraagd of je dat wel zo stevig in de pers kon doen, en ja, wat mij betreft kun je dat zo stevig doen. Het incident heeft emoties teweeggebracht bij haar collega's, de NS, de vakbonden, de Kamerleden en natuurlijk ook bij mij. Ik vind agressie sowieso onacceptabel. Het is onacceptabel dat mensen die elke dag op weg gaan om hun baan in een publieke omgeving te vervullen, het risico lopen om in elkaar geslagen te worden door iemand die er op dat moment anders over denkt.
We hebben net spoedoverleg gevoerd. Ik vond het ontzettend prettig dat de drie ministeries, de NS, ProRail, de ondernemingsraad van de NS en de vakbonden bij elkaar zijn geweest. Daarmee wil ik andere vervoerders absoluut niet uitsluiten, maar in dit geval betrof het een medewerker van de NS. Het overleg is dus op deze manier tot stand gekomen en ik ben blij dat er zo snel een gezamenlijk pakket was. Ik merk in de discussie dat de ene partij de nadruk iets meer op een bepaalde maatregel legt dan de andere. De heer Madlener is vrij duidelijk. Hij heeft het gehele pakket gekwalificeerd. Het is belangrijk dat we het pakket ook gestalte geven. De vraag is uiteindelijk welke combinatie het best werkt. Iedereen levert een cruciale bijdrage, maar we zullen vragen krijgen. Waar hang je die camera dan op en waarom? Waarom zijn het 82 poortjes en niet 83? Op al die vragen hebben we op dit moment nog geen antwoord. We moeten het pakket maatregelen bekijken en bepalen met welke maatregelen we verdergaan.
Ik had al een afspraak staan met de vakbonden over hun onderzoek naar de veiligheid. Die afspraak gaat gewoon door. De NS en ProRail zijn hierbij ook aanwezig, omdat het onderzoek ook ProRail betreft. Het is belangrijk dat we samen met de desbetreffende organisaties naar het onderzoek kijken. Ik vind het ook belangrijk om met de andere vervoerders te praten. Ik agendeer het op de volgende landelijke ov-tafel, omdat ik het ook belangrijk vind dat de andere overheden hierbij betrokken zijn. Ik ben immers niet de enige concessiebeheerder van het openbaar vervoer in Nederland.
Ik wil het niet te gemakkelijk afdoen, maar er zijn een aantal maatregelen voorgelegd waarvan we de onderlinge effecten nog moeten bekijken. Een maatregel is bijvoorbeeld het versneld invoeren van het stationverbod, evenals extra ondersteuning in de trein. Eergisteren hebben de NS en de vakbonden een lang overleg gehad over de vraag hoe ze invulling aan de maatregelen moeten geven. ProRail moet binnen enkele weken in kaart brengen op welke stations het plaatsen van meer camera's van toepassing moet zijn. We hebben pilots met het plaatsen van beeldschermen waarop men zichzelf ziet. Ik vind het heel raar als ik bij een benzinestation sta en dan opeens denk: hé, dat ben ik, maar het doordringt je wel van de aanwezigheid van een camera.
Een aantal maatregelen valt onder V en J. Naar ik meen is er op 9 april een AO Politie, waarin ook over sociale veiligheid gesproken wordt. Ik heb met de bonden en de partijen die aan tafel zaten, afgesproken dat we 2 november weer bij elkaar komen om te bekijken hoe het verdergaat. Die afspraak staat genoteerd in de agenda. Natuurlijk moeten we eerder bij elkaar komen om niet alleen te spreken over de manier waarop we de zaken parallel laten lopen, maar ook over de kosten. De middelen zijn in

dit geval ondergeschikt aan de maatregelen, maar uiteindelijk moeten we het ook daarover hebben. We zullen in de loop van het proces zo transparant mogelijk naar de Kamer communiceren wat er wordt afgesproken en hoe een en ander bij elkaar komt. Daarbij hoort ook het gesprek met de andere ov-partijen, die weer andere concessieverleners hebben. Eenduidigheid in concessies is hierbij zeker van belang. Dit soort onderwerpen moet je immers breed borgen, ook in concessies.
Het sms-alert vind ik een belangrijke toevoeging aan de lijst. De lijst van maatregelen is niet per se compleet, maar betreft de maatregelen die we als eerste hebben genomen. Een sms-alert kan daaraan natuurlijk toegevoegd worden. Als er bij ons in de buurt een kind zoek is, krijg ik ook wel eens een alert. De vraag op welke manier we met zo'n alert omgaan, moet ook meegenomen worden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voordat er misverstanden ontstaan, licht ik het idee van het sms-alert nog even toe. Het idee is dat reizigers de conducteur of iemand anders via een centraal nummer of op een andere manier kunnen aangeven dat er iets in de trein gebeurt, zoals dat ook in de bioscoop kan. Ze hoeven zich dan niet heel kwetsbaar op te stellen door gelijk mensen aan te spreken, terwijl ze dat niet durven of kunnen of denken daarbij professionele hulp nodig te hebben. Het idee van het sms-alert is dat mensen kunnen laten weten dat er iets gebeurt.

Staatssecretaris **Mansveld**: We zeggen dat men de conducteur moet helpen of dat de reizigers het met zijn allen moeten doen, maar niet iedereen durft dat. Het is geen diskwalificatie als men dat niet durft. De vraag is inderdaad hoe we omgaan met een eventuele omstandigheid. Als er iets in de trein gebeurt, is er dan politie aanwezig op het moment dat de trein een station aandoet? Al die zaken zijn besproken. Dit onderwerp was al een topic en wordt een nog groter topic door het recente incident. Het moet onze ogen openen voor het feit dat een aantal dingen onaccep-tabel zijn.
De woordvoerders sneden het belangrijke issue van de poortjes aan. We hebben het er heel veel over gehad, recentelijk nog in een AO. Daaruit is een motie voortgekomen. Het ging in het debat vaak over het belang van passanten die via het station naar de andere kant van het centrum willen, maar ook over het belang van de poortjes voor de sociale veiligheid en het voorkomen van zwartrijden. Volgens mij hebben we hierin een balans gevonden door verplicht te stellen dat de poortjes na een zorgvuldig proces in gebruik genomen worden. Ik heb een brief aan de Vereniging van Nederlandse Gemeenten gestuurd, want het is belangrijk dat we een goede balans in de argumenten houden. De oplossing kan niet voor elk station hetzelfde zijn. Dat heeft te maken met het feit dat we prachtige historische stations en heel mooie moderne stations hebben. Een poortje is echter een poortje. Belangrijk is dat het ingepast wordt, dat het werkt ten behoeve van de sociale veiligheid en ter voorkoming van zwartrijden en ervoor zorgt dat NS-medewerkers, evenals reizigers en mensen die zich op het station bevinden, in veiligheid aanwezig kunnen zijn. De NS heeft aangegeven de poortjes, waar dat kan, versneld in gebruik te nemen. Het is belangrijk dat het gebeurt. Ik heb dus met klem een beroep gedaan op de gemeenten om mee te werken aan het voortvarend in gebruik nemen van de poortjes. Dit komt niet in plaats van een zorgvuldig proces. De noodzaak is helder. Het doel is helder. We hebben er lang over gesproken. Nu moeten we een stap voorwaarts zetten. Argumenten met betrekking tot de esthetiek, de vraag of en op welke manier de poortjes in een station passen, zijn wat mij betreft iets meer ondergeschikt geworden.
De heer Bashir vroeg naar mijn ambitie met betrekking tot het tegengaan van agressie tegen NS-personeel. Het is heel simpel: ik vind agressie onacceptabel, maar ik kan die niet terugbrengen tot nul. Ik wil dat er dusdanige omstandigheden worden neergezet dat de uitingen van

agressie geminimaliseerd worden. Er zullen altijd incidenten blijven, maar het aantal moet verminderen. De vraag is wat de effectiefste manier is om die ambitie te bereiken. Gelukkig heb ik die niet in mijn eentje gesteld. We hebben vorige week samen met een groot aantal partijen de ambitie van terugdringen van agressie, die de heer Bashir ook heeft, gesteld. We zijn er actief mee bezig. Op korte termijn komen er overleggen en algemeen overleggen. De commissie kan de stappen volgen en is erbij betrokken. Waar de commissie de stappen niet direct kan volgen, zorg ik ervoor dat ze geïnformeerd blijft. Zoals ik al zei, hebben we 2 november direct in de agenda gezet. Dan zitten alle partijen weer met de vakbonden en de ondernemingsraad aan tafel om te bekijken waar we staan met de dingen die we in maart hebben afgesproken.
Is het aantal geweldsincidenten toegenomen? Dat was een heel concrete vraag van mevrouw Van Tongeren. Het aantal is ongeveer gelijk gebleven. De heer Van Helvert vroeg waarom er maar op 82 stations poortjes zijn en niet op alle stations. Het is een kostbare zaak. Een aantal woordvoerders heeft dat ook al gezegd. De vraag is eigenlijk waar de poortjes het meest effectief zijn. Bij sommige stations kun je afwegen of je poortjes wilt of camera's ophangt. Alle partijen, dus niet alleen ProRail en NS, maar ook regionale vervoerders en busvervoerders, hebben te maken met geweld. Ook bij Arriva heeft zich een tijd geleden een zeer ernstig incident voorgedaan. De organisaties denken er dus zelf ook over na. We moeten schouder aan schouder staan en dat hebben we vorige week laten zien in een overleg met alle partijen. Er moet bekeken worden of we het bij 82 stations moeten houden. Ik wil graag een breed pakket maatregelen, voordat we de lijst van stations langer maken zonder de effectiviteit van poortjes te hebben bekeken.
Wat een dubbele bezetting op de treinen betreft, vult iedere vervoerder zelf zijn personele bezetting in. Zoals bekend hebben de vakbonden daarover gisteren met de NS gesproken, Ze hebben ook gesproken over de te nemen maatregelen. Vervoerders kunnen zelfstandig maatregelen nemen en nemen ook andere maatregelen dan de NS. Ik vind het belangrijk dat ze van elkaars maatregelen leren.
In het verleden was het privacyvraagstuk een van de knelpunten bij het koppelen van bestanden. Daarnaar moet iedere keer goed gekeken worden. Tegelijkertijd blijft het belangrijk om de effectiviteit van die maatregel goed in beeld te houden. Er moet dan ook opnieuw goed naar gekeken worden. De koppeling blijkt regionaal al in een bepaalde mate plaats te vinden met inachtneming van alle bestaande kaders over koppeling en uitwisseling van gegevens. Als de koppeling nuttig is, is het belangrijk dat ernaar wordt gekeken. Er werd gevraagd of de proef van Arriva uitgebreid kan worden. Arriva heeft zijn bestanden al gekoppeld met de data van de politie. Ik ben daar een voorstander van. Het maakt me niet zo veel uit hoe het allemaal wordt vormgegeven. Zoals ik al zei: het gaat om de effectiviteit met inachtneming van de daarvoor gestelde kaders.
Het telefoonnummer zal ik zeker aan de lijst van maatregelen toevoegen. De heer Bashir had een vraag over een mogelijke relatie tussen de incidenten en de mensen uit ggz-instellingen. Het Ministerie van Binnenlandse Zaken is betrokken en was aanwezig bij het overleg, maar helaas niet in de persoon van Minister Plasterk, omdat hij op dat moment in het buitenland was. Er was echter wel degelijk een grote afvaardiging van BZ. In maart/april gaat het Ministerie van BZ in overleg met de NS, de politie en de lokale overheden over de hulpverlening. Het blijkt inderdaad dat een deel van de notoire overlastveroorzakers een ggz-verleden heeft. Belangrijk is dan te weten hoe men specifiek met deze groep moet omgaan. Wat is het meest effectief om de overlast van die groep te beperken? De Minister van BZ zal de Kamer te zijner tijd over de resultaten van het overleg informeren. Ik zal de vraagstelling van de heer Bashir meenemen, zodat deze in de rapportage specifiek kan worden meege-

nomen. Een en ander ligt echt heel erg buiten mijn vakgebied. Ik zal ook de beantwoording laten meenemen van de vraag of er met ggz-instellingen op specifieke plaatsen of de koepelorganisaties wordt gesproken.
De heer Bashir vroeg of de boa's van de NS gekoppeld zijn aan het C2000-netwerk. Dat is niet het geval. Ze hebben zelf portofoons waarover ook andere informatie, bijvoorbeeld over vertragingen, gewisseld wordt. Ook bij andere sectoren hebben boa's meestal geen aansluiting op het C2000-netwerk. Dit punt ligt ook buiten mijn vakgebied. Ik weet dat er binnen twee weken een algemeen overleg over de politie staat gepland. Het is belangrijk dat deze punten, ook door de commissie, goed aan elkaar gekoppeld worden. Wij doen dat achter de schermen, maar de specifieke vraagstukken moeten in de specifieke AO's terugkomen. Ik wil deze vraag niet afdoen met het antwoord dat ik het er niet met de commissie over wil hebben. Het is simpelweg niet mijn expertise. De vragen over de ggz neem ik mee. Ik vraag de commissie de punten over het C2000-netwerk specifiek te bespreken in overleggen waar ze aan de orde te komen en daar concreet de koppeling te leggen met de vraagstukken met betrekking tot het spoor.
Er werd gevraagd hoe we ervoor kunnen zorgen dat er meer gemeld wordt en of er een meldingsplicht moet worden ingevoerd. Ik zal hiervoor aandacht vragen. Ik vind het belangrijk. Er is een aantal casussen. Er zijn nazorgtrajecten binnen de NS. Wellicht kan dit punt aangescherpt worden, zeker omdat we nadrukkelijk in gesprek zijn met de vakbonden. Binnen twee weken spreek ik de vakbonden, samen met de organisaties. Ik zal dit punt daar zeker op tafel leggen en vragen hoe ermee wordt omgegaan en hoe de medewerkers zich voelen. Het onderzoek van de vakbonden is ook een onderzoek op basis van vragen aan de medewerkers. Ik zal het dus specifiek daar adresseren.
Moeten de boetes omhoog? De boete bedraagt nu € 35, bovenop de ritprijs. De vraag is tot welke mate een boete effectief en realistisch is. Op het moment dat een boete extreem hoog is, wordt hij voor mensen ongrijpbaar en onrealistisch en staat te ver van ze af. De bedoeling is dat mensen de boete voelen zodat hij ook effect heeft. Er zijn verschillende boetes voor verschillende feiten. Niet iedere zwartrijder of overlastveroorzaker is iemand die mishandelt. De boetes zijn hoger naarmate de overtreding waarvoor iemand wordt beboet, zwaarder is. Ik ben er geen voorstander van om de boetes zomaar te verhogen. Het is belangrijk dat aan een eventuele verhoging een analyse ten grondslag ligt en dat de boete effectief is. Het boetebedrag wordt overigens door het Openbaar Ministerie (OM) bepaald. Ik ga dus niet over de hoogte. Het is belangrijk dat het OM ziet wat er gebeurt. Je ziet overigens een ontwikkeling in boetes. Je ziet ook een ontwikkeling in straffen. Ik krijg trouwens ingefluisterd dat ik wel ga over de hoogte van de grondslag van de boete voor zwartrijden. Een boetebedrag wordt door het OM bepaald als er sprake is van een overtreding, mishandeling of misdrijf. Ik ga mee in de lijn van het OM dat een boete effectief moet zijn. Een boete kan te laag, maar ook te hoog zijn en ook dan mist die zijn effect. In die lijn moeten de boetes worden vastgesteld.
De NS kan een treinverbod opleggen. Ik noem het overigens een reisverbod. De NS heeft aangegeven dit graag te willen toepassen. Het OM heeft een plan van aanpak opgesteld, een zogenaamd landelijk kader voor reisverboden. Hierin staan richtlijnen voor de manier waarop een vervoerder het reisverbod moet toepassen. Uniformiteit is erg belangrijk, bijvoorbeeld voor welke soort incidenten het geldt en de duur van het verbod. De NS geeft nu samen met het OM en de politie invulling aan de manier waarop het reisverbod het best en het meest effectief kan worden toegepast.
Dit is het einde van mijn beantwoording van de vragen met betrekking tot de sociale veiligheid. Ik zeg het maar even, want het is lastig als je op de

helft van de beantwoording van de vragen over verstoringen zit, terwijl een van de leden nog een vraag wil stellen over de sociale veiligheid.
Er zijn meerdere vragen over de storingen gesteld. De heer Hoogland constateerde dat er veel storingen zijn en vraagt wat er aan de hand is. De heer Van Helvert vraagt hoe we het probleem van het grote aantal storingen oplossen. Mevrouw De Boer wil een analyse van de incidenten en vraagt of er oplossingen komen. De woordvoerder van GroenLinks vroeg hoe we grip op de storingen krijgen. Mevrouw Van Veldhoven, zoals altijd concreet, vroeg wat ik concreet ga doen aan de verstoringen. Sinds de start van het nieuwe jaar is het een paar keer goed misgegaan op het spoor. Reizigers hebben er last van. Er zijn vertragingen. Is er voldoende reisinformatie? Was er voldoende alternatief vervoer?
Toen een van de storingen zich voordeed, was ik in het buitenland. Je kijkt dan van een afstand naar een knooppunt in Nederland. Ik ben het in één ding met de woordvoerders eens, namelijk dat het beter moet. Verstoringen kunnen helaas altijd plaatsvinden. De oorzaak van de verstoringen was steeds een andere. Er was ook geen verband tussen de verschillende oorzaken. Dat maakt het in die zin ingewikkeld dat de storingen per geval goed geanalyseerd moeten worden. Kapotte bovenleiding, ICT-storing, brand in de trein of een defecte wissel: de gevolgen voor de reiziger zijn steeds groot. De impact van de storingen moet afnemen. Utrecht is het knooppunt in Nederland. Op het moment dat een knooppunt zwaar belast wordt, heeft dat effect op heel Nederland. Het trage opstarten heeft vooral te maken met het feit dat alles weer op de goede plek moet terechtkomen. Treinen stranden. Ze moeten vervolgens weer naar de plek vanwaar ze verder kunnen. Dit heeft een enorme impact gedurende een langere tijd. Het verbeteren van de betrouwbaarheid is een belangrijke pijler van de Lange Termijn Spooragenda (LTSA). Het moet beter voordat we met meer treinen gaan rijden. Zoals de commissie weet, bekijken we of we met het ERTMS (European Rail Traffic Management System) meer capaciteit op het spoor kunnen realiseren, korter kunnen volgen en allerlei zaken kunnen toepassen om nog beter nog meer mensen te vervoeren. Bovendien willen we het reizen per trein comfortabeler maken om daarmee mensen te verleiden het openbaar vervoer in te stappen. Daarom is het belangrijk dat we de incidenten goed evalueren en analyseren, zodat we feiten op tafel hebben om vervolgens storingen te kunnen voorkomen. Ik stuur erop om daar stap voor stap te komen. De informatie over de incidenten is belangrijk, want aan de hand daarvan kunnen we bekijken op welke manier we een stap verder kunnen komen. Beter en meer, heb ik gezegd. Het programma heet Beter en Meer: eerst beter en dan meer. Dit programma is erop gericht om enerzijds de betrouwbaarheid van het materieel en de infrastructuur te verhogen en anderzijds de uitvoering van de treindienst verder te verbeteren, waardoor verstoringen minder last bezorgen. Mevrouw Van Tongeren gaf aan dat de informatie goed moet zijn en eigenlijk zo tijdig moet worden gegeven dat men nog voor een alternatief kan kiezen. Ik vind ook dat daarnaar nadrukkelijk gekeken moet worden. Het mooiste zijn apps die aangeven wat de beste manier van reizen van A naar B is, niet van station tot station, maar van deur tot deur.

Ton van Ginkel vanaf dit punt.
Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): We hadden het er buiten de microfoon al even over. Als je de informatie voor de reiziger steeds beter wilt maken door bijvoorbeeld een alternatief te geven, heb je open data nodig. Bij mijn reis vanuit Groningen, waarover ik het net had, reden drie treinen niet en mocht ik mee op de vierde trein. Die ging door naar Zwolle waar hij strandde. Dat is de Staatssecretaris natuurlijk bekend. Als je het echt goed wilt doen, moet je de mensen niet alleen de mogelijkheid van open data geven, maar ook van andere reisconcepten. Daarover hebben we het al eerder gehad. Bij sommige reisconcepten wordt gegarandeerd

dat men op zijn bestemming komt en dat men met een huurauto mag reizen, als de trein niet komt. Dit soort concepten bestaat al. Maakt de Staatssecretaris echt werk hiervan? Een alternatief is bijvoorbeeld het bedrijf waarbij Ruud Koornstra is betrokken; ik ben de bedrijfsnaam even kwijt. Er zijn grote belemmeringen, maar dat bedrijf biedt zoiets aan. Er zijn ook alternatieven waarbij aangegeven wordt hoe men anders kan reizen. Ook daarbij ligt het probleem bij de open data. Ik ben blij met de woorden van de Staatssecretaris, maar welke acties volgen op deze woorden?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ben het met mevrouw Van Tongeren eens. Het probleem betreft de manier waarop je de data beschikbaar stelt, zodat men uiteindelijk een besluit kan nemen. Op dit moment zijn de discussies over data best ingewikkeld. We zitten in een transitiefase. We gaan steeds verder de kant van open data op, soms met hobbels en wat negatieve voorbeelden en soms met heel positieve voorbeelden. Het is onontkoombaar dat we die kant opgaan. Ik ben het met mevrouw Van Tongeren eens dat open data belangrijk zijn. Mevrouw Dik-Faber heeft de term «open data» hier meerdere malen geagendeerd. We moeten stappen in die richting zetten.
Ik kom bij de concessies. Er zijn afspraken gemaakt over de uitvoering, onder andere over het verhogen van de betrouwbaarheid, in het programma Beter en Meer. Door de nieuwe prestatie-indicatoren wil en kan ik strakker sturen en afrekenen op betrouwbaarheid. Dat heb ik ook als belangrijk aangegeven in mijn prioriteitenbrief aan de NS. Niet alleen de gemiddelde punctualiteit is belangrijk. We moeten ook op de uitschieters sturen. Je kunt het immers gemiddeld heel aardig doen, maar toch enorme extreme uitschieters hebben. Die golfbeweging moet minder heftige uitschieters krijgen.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik heb nog een vraag over de storingen. Dit debat is eigenlijk een vervolg op het vorige AO. Uit de cijfers blijkt dat het aantal storingen blijft toenemen. In 2011 zaten we op 1.800 storingen. Afgelopen jaar waren het er 2.500. Nu zitten we al op meer dan 600 storingen, terwijl maart nog niet voorbij is en we de winter nog niet gehad hebben. Wat voor tools heeft de Staatssecretaris in handen? Een storing kost bijna altijd geld. Is de Staatssecretaris bereid om het maatschappelijk verlies van al deze storingen in kaart te brengen? Het ministerie heeft bijvoorbeeld voor Philips het maatschappelijk verlies voor het land in beeld gebracht. Wat is het maatschappelijk verlies van de storingen van de NS? Als we een beeld krijgen van de kosten voor Nederland ten gevolge van de storingen, kunnen we een meer beargumenteerde afweging maken van het bedrag dat we in de toekomst willen uitgeven om de problemen op te lossen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Volgens mij zijn de cijfers van de heer Van Helvert over de storingen niet accuraat. Het aantal storingen is constant. Het aantal storingen door technische problemen, met name met de wissels, neemt af. Het is belangrijk te bepalen welke storingen en welke ontwikkelingen er precies zijn. De vraag van de heer Van Helvert over de maatschappelijke kosten is terecht. Het is belangrijk om te weten welke effecten de storingen hebben. Tegelijkertijd gaat het natuurlijk om de oplossingen. Voor de technische storingen zoeken we naar een manier om de kwaliteit van onderhoud van het spoor beter te kunnen borgen. Er worden stappen op dat terrein gezet. In Utrecht wordt het station heringericht. Er komt een aantal sporen zonder wissels en een aantal sporen met minder wissels. Er zijn discussies over de vraag of het knooppunt dan flexibel genoeg is. Er wordt bijvoorbeeld bekeken of de combinatie van flexibiliteit en de mogelijkheid voor treinen om door te rijden bij Utrecht, minder stagnering bij problemen oplevert. Ook als we

de kosten in beeld hebben, is het de vraag hoeveel en welke maatregelen we kunnen nemen, anders dan we nu al doen. Ik wil met alle plezier kijken naar de maatschappelijke kosten, maar ik wil niet direct een een-op-een-relatie leggen met een stuk techniek. Bij snelwegen betreft het een andere situatie. Het is niet een-op-een vergelijkbaar. Ik wil voor de heer Van Helvert bekijken of en hoe het mogelijk is en daarover rapporteren. Ik benadruk alvast dat er niet veel varianten in de oplossingen zijn zonder enorme investeringen. Het spoor is wat dat betreft niet vergelijkbaar met de weg. Ik ga voor een deel mee met de heer Van Helvert: maatschappelijke kosten kunnen een argument voor bepaalde keuzes zijn.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ik gebruik de cijfers van rijdendetreinen.nl. De mensen van die site turven gewoon iedere dag wat de NS zelf omroept. Als er een storing is, zetten ze gewoon een turfje. Die cijfers gebruiken we en die zien we groeien. Ik ben blij dat de Staatssecretaris naar de maatschappelijke kosten wil kijken. Ik ben bereid die toezegging te versterken door de Kamer te vragen er iets over te zeggen. In dat geval moeten we een VAO aanvragen. De Staatssecretaris voelt dan sterker dat de Kamer die kosten in beeld wil hebben. Juist omdat de Staatssecretaris zegt dat er altijd hoge kosten bij komen kijken of iets in die geest, is het belangrijk te weten wat het ons sowieso kost. Als we de kosten in beeld hebben, kunnen we beter beargumenteren of we veel of weinig geld aan de oplossing willen bijdragen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ga niet over VAO's of moties. Ik heb de heer Van Helvert net een toezegging gedaan. Ik ga er niet over of hij er dan nog een motie over indient. Het is belangrijk dat we vooruitkijken en onszelf de volgende vragen stellen. Waar willen we uitkomen met de LTSA? Welke middelen zijn er nu? Welke keuzes maken we? Natuurlijk maken we ook wegingen in het MIRT-traject (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Er komt een herijking aan. We zitten nu volop in het traject en zullen aan het einde van het jaar kiezen waar we prioriteiten leggen. Ik wil hiermee alleen maar zeggen dat ik in het traject, dat al loopt, het kostenaspect zal meenemen.
De heer Hoogland vraagt welke rol de verdere vervlechting van de aansturing van ProRail en de NS speelt bij het voorkomen van de storingen. De kern van mijn aanpak is dat beide organisaties verantwoordelijk zijn voor het verhogen van de betrouwbaarheid. Ik maak gezamenlijke prestatieafspraken met beide organisaties. ProRail en de NS werken samen in het programma Beter en Meer aan het vergroten van de betrouwbaarheid. Het is belangrijk dat bij de samenwerking tussen ProRail en de NS ook andere partijen betrokken zijn. Daarvoor zijn de landelijke en regionale tafels ook ingesteld. De NS en ProRail worden rechtstreeks aangesproken over de omstandigheden in de regio's. Een aantal onderwerpen moet echter naar een landelijk niveau getild worden. Dat miste ik in het begin erg. Daarop worden ze nu echter ook aangestuurd. De vervlechting speelt dus een rol, want ze worden gezamenlijk op de betrouwbaarheid aangesproken. Het is belangrijk dat beide organisaties er ook gezamenlijk voor staan.
Mevrouw Van Tongeren en mevrouw De Boer hebben gevraagd of ik de Kamer een analyse van alle verstoringen wil sturen. Bovendien vroegen ze hoe ik grip op de verstoringen houd. Ik heb al gezegd dat de aanleiding voor de verstoringen van de afgelopen maanden steeds totaal anders was. Er was geen verband. Ik wil graag dat de verstoringen heel goed geanalyseerd worden, met name de verstoringen waarbij de ICT de oorzaak was. De ICT vormt de basis van het systeem. Ik wil graag de feiten en de maatregelen die direct getroffen werden, kennen. Ik ga ervan uit dat de resultaten van deze onderzoeken op enig moment beschikbaar komen. Ik zal deze met de Kamer delen. Mijn ervaring is dat het over het algemeen niet zo lang duurt.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik merk dat de Staatssecretaris de rij van woordvoerders langs gaat in haar beantwoording. Ik wil mijn punt dus herhalen. Volgens mij zijn er twee belangrijke oplossingen mogelijk. Die zouden we in ieder geval moeten onderzoeken. De eerste is dat de verkeersleidingsposten taken van elkaar overnemen. Zoals het nu geregeld is, loopt deze oplossing vast op het personeel, de opleiding en de ICT. Volgens mij kunnen we het gewoon met elkaar oplossen. Als het personeel niet goed opgeleid is, zorgen we voor scholing. Als de ICT niet goed werkt, moeten we die aanpassen. De tweede oplossing is een verdere compartimentering van Utrecht. Ik ben geen techneut. Ik heb absoluut geen idee hoe het zou moeten. Ik zie wel dat als er op één spoor iets mis gaat met de stroomvoorziening, er gelijk vijf sporen uitgehaald worden. Dat zou je toch per spoor moeten kunnen organiseren? Dat denk ik tenminste met mijn boerenverstand. Kunnen we dit onderzoeken? Volgens mij kunnen we met deze twee concrete oplossingen de impact van een storing op een knooppunt als Utrecht enorm terugdringen. Wil de Staatssecretaris hierop reageren?

Staatssecretaris **Mansveld**: De veronderstelling van mevrouw Dik-Faber is niet helemaal juist. Die antwoorden komen gewoon nog. Het leek alsof ik de rij woordvoerders afging, maar dat is niet zo. Ik wil wel gelijk op haar vraag reageren. Uitwijken naar het OCCR is mogelijk en kost inderdaad vier uur. In principe wordt alleen voor een uitwijk gekozen als er op afzienbare termijn geen oplossing is voor de verstoring in een verkeersleidingspost, bijvoorbeeld door brand. In die gevallen kan het OCCR het werk van een volledige verkeersleidingspost overnemen. Bij de verstoringen op 22 januari en 2 februari was er al snel zicht op een oplossing en uitwijken zou een langer durende verstoring meebrengen. Overigens zijn alle systemen van de verkeersleiding redundant uitgevoerd. ProRail onderzoekt waarom het systeem op 22 januari en 2 februari niet optimaal werkte. Ik zal de Kamer rapporteren over de uitkomsten.
Mevrouw Dik-Faber noemt compartimentering van de stroomvoorziening als oplossing. Dit gebeurt al in het project DSSU (DoorStroomStation Utrecht). Ik heb het net beschreven: doorrijden en sporen zonder wissels en sporen met wissels. In dit project bekijken we of dat lukt. Overigens is niet iedereen het hierover eens. Ik merk het aan de publieke opinie. Sommige mensen vinden dat we het helemaal niet moeten doen, omdat wissels juist meer flexibiliteit geven. Daarover zijn de meningen dus verdeeld. In Utrecht wordt een combinatie toegepast. De nieuwe emplacementen en wisselstraten worden volledig anders ontworpen. Er wordt corridorwijs gereden. Daardoor kunnen storingen beter geïsoleerd en tot één corridor beperkt worden. Dit is dus de oplossing die mevrouw Dik-Faber aangeeft. Ook de beveiligingssystemen, zoals de stroom op de bovenleidingen, worden gecompartimenteerd per corridor, waardoor de uitval van een systeem minder een olievlekwerking heeft. Het nieuwe ontwerp is daarop gericht. Het redesign van Utrecht is gaande om storingen te voorkomen door het weghalen van storingsgevoelige wissels en om storingen te isoleren door een corridorsgewijs ontwerp en compartimentering. Dit redesign is tot stand gekomen in nauw overleg met de vervoerders, onder andere de NS. Het blijft de vraag of het gaat werken zoals we denken. Het blijft dus spannend of we hiermee voorbereid zijn op alle problemen in een netwerk zoals we in Nederland hebben.
Het is een interessant vraagstuk. Daarom wil ik ook eerst «beter» en dan «meer». Het gaat niet alleen om dit soort technische zaken, maar ook om de spanning tussen de omgeving, de omliggende provincies en de Randstad. Er worden verschillende eisen aan het spoor gesteld. In Limburg en Groningen wil men bijvoorbeeld rechtstreeks op Amsterdam en Utrecht rijden. Dat begrijp ik. Tegelijkertijd wil bijvoorbeeld de Randstad tijdens een spits een andere invulling van de treindiensten. De

oplossing van dit soort vraagstukken moet leiden tot optimalisering. De techniek die hierbij komt kijken, is ook onderdeel van de oplossing.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Zegt de Staatssecretaris nu dat de compartimentering in Utrecht ook betrekking heeft op de stroomvoorziening en dat deze ook per corridor georganiseerd is? Dat is me niet helemaal duidelijk. De Staatssecretaris heeft voldoende duidelijk gemaakt dat het OCCR alleen in uitzonderlijke situaties in gebruik wordt genomen. Dat deel ik ook. Er zijn nu dertien verkeersleidingsposten. Mijn vraag of die taken van elkaar kunnen overnemen, is nog niet beantwoord. Nogmaals, het probleem zit in de computersystemen en de opleiding van het personeel. Dat kunnen we dan toch oplossen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kijk even mijn stapeltje door. De antwoorden aan mevrouw Dik-Faber bij deze interruptie zijn antwoorden op vragen die ze al gesteld had. Mijn stapeltje wordt dus kleiner. Het is niet mogelijk om delen van een gebied van een verkeersleidingspost over te dragen aan verschillende posten. Het computersysteem beschikt alleen over de data van het eigen bedieningsgebied. Het personeel is slechts voor dat bepaalde gebied opgeleid en is ook slechts ervaren voor dat gebied. Het bedieningsgebied van een verkeersleidingspost is noodzakelijkerwijs afgebakend. Dat heeft onder andere te maken met veiligheid. Het ene gebied kan niet in het andere gebied interfereren. De vraag is ook of we dit moeten willen als we een OCCR hebben. De verkeersleiding is dus zo georganiseerd dat zij kan opereren bij incidenten of heel grote verstoringen. Ik ben bij het OCCR geweest en hoop snel ook weer naar Utrecht te gaan om te bekijken hoe het ingericht wordt. Het is een combinatie. Hoe flexibel is het spoor in compartimenten, op welk moment moet de verkeersleiding overschakelen naar het OCCR en kan de verstoring sneller opgelost worden als er overgeschakeld wordt naar een andere verkeersleiding? Het antwoord op die laatste vraag is nee. Bovendien is het de vraag of we moeten willen dat één verkeersleidingspost meerdere verkeersleidingsposten moet borgen, terwijl we een OCCR hebben.
Mevrouw De Boer vraagt of het niet beter is het personeel op vaste trajecten in te zetten, waardoor verstoringen eerder gesignaleerd en sneller aangepakt kunnen worden. Het verbeteren van het proces bij verstoringen heeft een hoge prioriteit bij de NS en ProRail. Dat wil ik ook. Je ziet de impact van de verstoringen en die brengt ongetwijfeld grote maatschappelijke kosten met zich mee. Ik kijk even met een schuin oog naar de heer Van Helvert. Het is belangrijk dat te weten. We hebben het programma Be- en bijsturing. In dat programma worden verbeteringen gerealiseerd. Het doel is treinen sneller bij te sturen en de uitvoering van de besluiten te verbeteren. Dit wordt onder andere bereikt door de bijsturingsmaatregelen vooraf te toetsen op uitvoerbaarheid, ook wat betreft de personele inzet. Ik heb het weleens hardop gezegd. Het «rondje om de kerk» is in het verleden onderwerp van een enorme discussie geweest. Daarvoor heb ik alle begrip. De vraag is echter hoe we het systeem in Nederland inrichten en welke delen daarvan we kunnen gebruiken om het te optimaliseren. Die vragen moet ik niet beantwoorden. ProRail en de NS moeten daarin stappen zetten. Ik hoor goed wat er gezegd wordt. Ik heb zelf al eerder aan de spoortafel gezegd: wees creatief; heb geen weerstand maar bekijk wat je optimaal bij elkaar kunt brengen. Bij sociale veiligheid schakelen we en bekijken we wat er allemaal kan zonder een dedicated oplossing te vinden. Dat is belangrijk, want het blijft uiteindelijk een bewegend geheel. De trein rijdt inderdaad door het leven.
Mevrouw Van Tongeren heeft gevraagd hoe ik bij storingen stuur op vervangend vervoer. Ik proefde een beetje irritatie bij haar. Ze gaf een voorbeeld waarbij ze wel goede informatie krijgt maar dan in Zwolle bij

drie bussen voor honderden mensen staat. Natuurlijk is dat vervelend. Voor mij is de vraag dan ook hoe je een en ander digitaal kunt oplossen. Ik verveel me niet meer bij de kapper, want ook ik heb een digitale telefoon. Tegenwoordig zie je dat iedereen vrij snel op zijn telefoon kijkt. Hoe kun je bij de informatievoorziening en communicatie gebruikmaken van de gewoonte om gebruik te maken van apps, die we tegenwoordig op de iPhone of telefoons van andere merken vinden? Je wilt dat de reiziger zo snel mogelijk zijn individuele plan om van A naar B te komen, kan aanpassen. Ik vind het een intrigerende vraag. Die heeft niet alleen met data te maken, maar ook met gebruik. De vraag is of het voor ouderen ook een prettige oplossing is. Er zitten dus allerlei haken en ogen aan. Tegelijkertijd denk ik dat deze weg onvermijdelijk is en dat er geen weg terug is.

Er werd gevraagd naar vervangend vervoer bij verstoringen en mijn rol daarbij. In de vervoersconcessie met de NS is opgenomen dat er na een uur bussen of vervangende treinen worden ingezet en dat het inzetten daarvan na 75 minuten op volle sterkte moet zijn. De NS maakt daarover ook afspraken met andere vervoerders op de grote knooppunten. Ik zal dit punt nader met de NS bespreken en het resultaat meenemen in mijn reactie op het rapport over de verstoringen.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd naar financiële claims. Ze vroeg of ik het systeem waarin de infrabeheerder een boete krijgt, wil onderzoeken. Met het boetesysteem in de concessies reken ik ProRail en de NS af. De boetes kunnen vervolgens weer in het belang van de reiziger worden aangewend. Een belangrijk element in de nieuwe sturing is dat ik ze aanspreek op gezamenlijke doelen en prestaties. De NS en ProRail krijgen dus beide een boete als de afspraken over de betrouwbaarheid niet zijn gehaald. Dat voorkomt dat ze naar elkaar wijzen. Ik stuur erop en ik deel de boete uit. Anders krijg ik immers onderling gedoe dat ik helemaal niet wil. Ik wil de sturing erop houden. Er zijn meerdere oorzaken voor verstoringen, zoals treinmaterieel en infrastructuur. Ik wil dat ze samenwerken ten behoeve van een snelle oplossing en niet dat de een de ander kan beboeten. Onderlinge schadeclaims dragen naar mijn mening niet bij aan een beter product voor de reiziger. We zetten dus juist de stap naar gezamenlijk verantwoordelijk en gezamenlijk afrekenbaar. Ik deel de boete uit naar beide organisaties.

Mevrouw De Boer vroeg of ProRail en de NS winterproof zijn. Ik las recentelijk een artikel over het vermeende winterproof zijn van Zwitserland ten opzichte van Nederland. Ik houd van hoge ambities en ik heb de neiging om mijn eigen perfectionisme ook op anderen toe te passen. In vergelijking met de Zwitsers bleken de NS en ProRail ook behoorlijk winterproof te zijn. Uit het artikel bleek echter ook dat een perfect winterproof systeem niet bestaat. Een systeem kan uiteindelijk nooit winterproof zijn. Het gaat meer om de mate waarin in de winter op verstoringen ingespeeld kan worden, bijvoorbeeld doordat de reiziger van tevoren informatie krijgt en weet dat hij zijn reis op een andere manier kan voortzetten. We moeten elke keer bekijken hoe we 's winters beter vervoer kunnen bieden en of we een steeds hogere en strakkere drempel voor het aanbieden van een aangepaste dienstregeling aan de NS en ProRail kunnen opleggen.

Mevrouw Van Veldhoven vraagt of er een evaluatie van de winterproblematiek komt. Ja, die komt elk jaar. Vorig jaar hoorde ik de opmerking dat er nauwelijks een winter was geweest. Ook dit jaar was het een milde winter.

Ik kom bij het punt van de beloning van de nieuwe CEO van ProRail. In januari heb ik de Kamer meerdere malen geïnformeerd over de benoeming van de nieuwe president-directeur en mijn beweegredenen daarbij. ProRail maakt deel uit van het staatsdeelnemingenbeleid en kent een door mij als aandeelhouder vastgesteld bezoldigingsbeleid. Het basissalaris voor de president-directeur is vastgesteld op € 188.000

exclusief overige vergoedingen. Bij uitzondering wijk ik in dit geval als aandeelhouder gemotiveerd af van het basisbedrag. De nieuwe president-directeur van ProRail staat voor de uitdagingen om de activiteiten van ProRail verder te professionaliseren, de prestaties op het spoor te verbeteren en de verbinding te leggen met de stakeholders als vervoerders, decentrale overheden en consumentenorganisaties. Gezien de zwaarte van zijn taken en het feit dat naast zijn hogere basissalaris lagere overige vergoedingen zijn overeengekomen, zijn de gemaakte afspraken met de heer Eringa wat mij betreft acceptabel en verdedigbaar.
Ik zie in de heer Eringa de persoon die nodig is om de veranderingen binnen ProRail vorm te geven. Er is met name gezocht naar iemand met ervaring met veranderingsprocessen in verschillende organisaties die dicht bij het publieke domein hebben gestaan of in het publieke domein zaten en met kennis van de spoorsector en de complexe politiek-bestuurlijke omgeving waarbinnen het veranderproces moet plaatsvinden.
De heer Van Helvert vraagt hoe ik ertegenover sta om bij ProRail eenzelfde beloningsstructuur in te voeren als bij de ANWB en de NS, waarbij de beloning deels publiek en deels privaat is. ProRail valt inderdaad in het geheel onder het hoofdstuk «publiek». In 2010 is er onderzoek gedaan naar de beloningsstructuur van ProRail. Hierbij is ProRail gemotiveerd ingedeeld in de categorie «publiek», omdat ProRail een vrijwel volledig publiek gefinancierde organisatie is en volledig publieke taken vervult. Ik kan me voorstellen dat de heer Van Helvert andere argumenten heeft, maar dit is de grondslag en het uitgangspunt geweest. Ik sta achter dit uitgangspunt. Ik sta ook achter de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT). In dit geval ben ik echter gemotiveerd afgeweken.
Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd naar de status van het kader en of ik daar nog steeds achter sta.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Als de voorzitter het toestaat, wil ik het best even toelichten.

De **voorzitter**: Wilt u het dan kort toelichten, want u hebt geen interruptie meer? Dus geen vraag, maar uitsluitend een toelichting.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Bij het kader ligt het plafond lager dan bij de WNT. De vraag die ik in eerste termijn stelde, was waarom er een lager kader is afgesproken en of de Staatssecretaris hier nog steeds achter staat.

Staatssecretaris **Mansveld**: Als aandeelhouder van ProRail stel ik het beloningenbeleid op. In overleg met de raad van commissarissen kan ik wijzigingen aanbrengen in dit beleid. Wat mij betreft wordt het bestaande bezoldigingsbeleid niet aangepast. De individuele afspraken met de nieuwe president-directeur vormen een uitzondering.

De heer **Bashir** (SP): We hebben uitgebreid gedebatteerd over dit onderwerp. De Staatssecretaris was er toen niet bij. Er was iemand anders namens de regering aanwezig, namelijk de heer Eurlings. ProRail heeft onderzoeken gedaan, er is een second opinion uitgevoerd door de regering en vervolgens is er een normenkader afgesproken. Daarover is een brief naar de Kamer gekomen. Als Kamer gaan we er dan van uit dat het normenkader geldt. Zonder de Kamer vooraf te informeren en te raadplegen, wijkt de Staatssecretaris vervolgens van dit kader af, zodanig dat een en ander ook niet meer terug te draaien is. Waarom heeft de Staatssecretaris dit niet vooraf met de Kamer besproken? Waarom kan de afgesloten overeenkomst niet teruggedraaid worden?

Staatssecretaris **Mansveld**: Er is een juridische overeenkomst tussen de raad van commissarissen en de nieuwe CEO van ProRail. Die kan ik niet terugdraaien, omdat daar consequenties aan vastzitten. Ik zei al dat ik eenmalig van het kader ben afgeweken. Het is binnen het bestaande staatsdeelnemingenbeleid niet gebruikelijk, niet noodzakelijk en naar mijn mening ook niet wenselijk dat ik het op voorhand aan de Kamer voorleg. Ik heb deze keuze gemaakt. Ik heb de Kamer aangegeven wat het kader is. Ik heb gezegd dat dit een eenmalige afwijking was. Daarbij laat ik het.

De heer **Bashir** (SP): Mijn fractie heeft zich enorm geërgerd aan de handelwijze van de Staatssecretaris. Je zou toch zeggen dat als we uitgebreid discussiëren over het kader en dingen afspreken, het niet de bedoeling is dat de Staatssecretaris hiervan afwijkt. Als ze ervan wil afwijken, is het toch heel logisch om de volksvertegenwoordiging, waarmee de afspraken gemaakt zijn, vooraf te raadplegen? Mijn vraag aan de Staatssecretaris blijft dezelfde. Kan ze uitleggen waarom ze eerst afspraken maakt en die vervolgens aan de kant schuift?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb het antwoord al gegeven. Ik ben eenmalig gemotiveerd van het afsprakenkader afgeweken. Dat heb ik transparant gedaan, ook richting de Kamer. Voor mij staat het afsprakenkader nog steeds.
Er zijn een aantal vragen over diverse onderwerpen gesteld. Met betrekking tot het derde spoor hebben meerdere woordvoerders vragen gesteld over de maatregelen met betrekking tot het geluid. ProRail heeft eind vorig jaar een onderzoek gedaan naar de geluidsplafonds op de omleidingsroutes tijdens de aanleg van het derde spoor. Ik moet eigenlijk zeggen «tijdens de aanleg van het derde spoor in Duitsland», want daar gaat het over. De conclusie is dat het verwachte goederenvervoer grotendeels – ik zou het liefst zeggen helemaal – binnen de geluidsproductieplafonds past. Waar dat niet het geval is, werkt ProRail een voorstel uit voor maatregelen, voor raildempers. Ik heb al in oktober aangegeven dat ik de voorziene saneringen op de route, die uitgevoerd zullen worden in het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG), naar voren kan halen. Het MJPG is een groot landelijk programma en het bevindt zich momenteel in de opstartfase. Op basis van het onderzoek zal een besluit worden genomen over de uitvoering van dit programma. Dat zal op zijn vroegst over één jaar zijn, maar het kan ook iets langer duren. Ik zal daarbij zo goed mogelijk rekening houden met de extra overlast langs de omleidingsroutes en de mogelijkheden tot versnelling.
Regio's kunnen tot 1 oktober overwegen indienen voor het LVO. Verschillende overwegen op de Brabantroute zijn al ingediend. Mijn inzet is om zo snel mogelijk tot besluitvorming te komen. Ik ben heel blij dat het LVO-budget nog niet is uitgeput en er nog financiële middelen beschikbaar zijn voor overwegenproblematiek, die op sommige plekken op sommige momenten dringend blijkt te zijn. Daarover komen we wellicht in een ander verband nog te spreken.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik waag er toch een korte interruptie aan. Is de Staatssecretaris nog bereid te inventariseren welke problemen de situatie op de Brabantroute tijdens de werkzaamheden voor het derde spoor oplevert voor de bewoners? Kan de Staatssecretaris die situatie in kaart brengen en bekijken of daarbij reële punten zitten die opgelost moeten worden?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik vind het een terechte vraag. De mensen zijn ongerust. Ze zien het allemaal gebeuren. Het is belangrijk dat ze betrokken worden. Wat is er al gebeurd? We hebben een structuurplan gemaakt, waarin staat op welke manier we een en ander in die periode oplossen. Het spoorverkeer moet één tot vier weken omgeleid worden. Daarbij zijn

alle gemeenten, provincies en vervoerders betrokken. Uiteindelijk bleek dat ik de provincie Zuid-Holland «vergeten» was. Die hebben we ook nog meegenomen in de voorbereiding van het plan. De inventarisatie is dus gemaakt. Ik merk dat de bewoners er iets verder vanaf staan. Dat is ook heel logisch. Ze worden natuurlijk niet actief betrokken in zo'n plan wanneer we aan vergadertafels zitten. De gemeenten communiceren grotendeels met de bewoners, maar ook daarbij zien we vrees bij hen ontstaan. We moeten zo transparant mogelijk zijn over de plannen, over de maatregelen die we nemen om de overlast te verminderen en over de vraag of we binnen de wettelijke normen blijven. Ik krijg namelijk de indruk dat een aantal bewoners heel ongerust is over de mogelijkheid dat er allerlei normen niet gehaald worden of overschreden worden in die ene week. Dat is niet aan de orde. Het is mijn verantwoordelijkheid om elke keer opnieuw zo goed mogelijk te communiceren over de feiten en over welke treinen er precies in die week omrijden. De bewoners zijn erbij betrokken. Ik zeg de heer Hoogland toe dat ik iedere keer opnieuw de gemeenten vraag om zo transparant mogelijk met de bewoners te communiceren en om wat al in kaart is gebracht, steeds opnieuw onder de aandacht te brengen. Als er aanvullende verzoeken zijn om zaken in kaart te brengen en als we deze kunnen faciliteren, moeten we dat gewoon doen. We moeten alles zo transparant mogelijk maken voor de bewoners. Dat wil zeggen: zolang de vragen realistisch zijn. Soms stellen mensen namelijk vragen waarop ik echt geen antwoord kan geven. De bewoners zijn uiteindelijk degenen die er wonen en ermee te maken krijgen. Elk plan kan perfect in elkaar zitten, maar het is zaak dat de bewoners er vertrouwen in hebben dat het goed in elkaar zit.
Mevrouw Dik-Faber maakt zich zorgen over de bus op het traject Venlo-Düsseldorf. Ze is bang dat dit nadelig is voor de reizigers. Het betreft de week waarin we te maken hebben met omleidingen. Die zijn noodzakelijk om het goederenvervoer mogelijk te maken. Als tijdelijke maatregel wordt inderdaad busvervoer overwogen. Ik ben me bewust van de nadelen. Ik ben nog steeds in overleg. Uiteindelijk moet de Duitse overheid dit besluit nemen. Ik laat in de overleggen nadrukkelijk naar voren brengen dat tijdelijk busvervoer een B-oplossing is en dat we bekijken of er andere mogelijkheden zijn. Tegelijkertijd vind ik het belangrijk dat er wel een oplossing is. Dit zal steeds de afweging zijn. Het is een periode van investeren in een derde spoor.
Ik heb begrepen dat de Kamer een petitie over Moerdijk heeft gekregen. In die petitie wordt met name de zorg over de veiligheid van het spoortraject bij Moerdijk geuit. Er wordt ook verwezen naar de invoering van Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Basisnet wordt 1 januari aanstaande ingevoerd en biedt de mogelijkheid om te sturen op veilig vervoer door toepassing van de plafonds. Daarmee voorziet Basisnet in de stappen voor een blijvend veilige leefbare omgeving die in de petitie gevraagd worden. In april ga ik op werkbezoek in West-Brabant. Dan ga ik naar de gemeenten Moerdijk, Halderberge en Roosendaal om te praten over hun zorgen over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Ik ontmoet dan ook de bewonersgroepen en kan dan direct reageren in hun richting. Ik zei net dat 1 januari de invoeringsdatum van Basisnet is, maar dat is 1 april, dus over anderhalve week.
Mevrouw Van Tongeren heeft het punt van bedrijfsbrandweer op emplacementen aangesneden. Het is belangrijk dat emplacementen veilig zijn. De externe veiligheid moet daar goed op orde zijn. Dat heeft ook mijn aandacht. Onder meer bij Kijfhoek is een permanente bedrijfsbrandweer. Bij de havenemplacementen worden afspraken gemaakt met bedrijven. Ik ga nog in Moerdijk praten. Als de bewoners vragen hierover hebben, zal ik ook dit onderwerp met hen bespreken.
Ik heb nog een vraag te beantwoorden over de groei van het vervoer op het spoor en een doelstelling daarvoor. Het hoofddoel van de LTSA is een gecombineerde groei van reizigers- en goederenvervoer. We willen graag

beide laten groeien. Ik heb er geen expliciete groeidoelstelling aan gegeven. Groei is namelijk geen doel op zich. We willen het spoor ook beter benutten. We bekijken wat waarover vervoerd kan worden en of we een deel van het vervoer kunnen overhevelen naar de binnenvaart. We weten dat daar ruimte is. Als er ruimte op het spoor komt, willen we dan groei van het goederenvervoer of van het reizigersvervoer? Naar mijn mening moet er steeds een optimum gezocht worden zonder daaraan een starre doelstelling te hangen. Dat klinkt misschien heel raar. We moeten wel bekijken of we uiteindelijk alle groei kunnen faciliteren.
De laatste vraag gaat over wifi in de trein. Inmiddels zijn we allemaal dedicated gebruiker. Ikzelf ook. In de vervoersconcessie heb ik aangegeven dat de NS het bestaande aanbod van draadloos internet continueert. Ik heb begrepen dat de NS dit jaar met wifi wil overstappen van 3G naar 4G. Als het goed is, verbeteren de stabiliteit en prestaties daarmee. Ik maak me er geen zorgen over dat het hier niet aan de orde zal komen als dat niet gebeurt. Ik krijg de indruk dat dit heel snel ontdekt en hier gemeld zal worden.

De **voorzitter**: Dank aan de Staatssecretaris voor haar beantwoording in eerste termijn. Er is tijd voor een korte tweede termijn. Ik geef de leden ieder maximaal één minuut de tijd om een paar opmerkingen te maken. Er is echt niet meer tijd, want om 14.30 uur moet ik deze vergadering beëindigen.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Laat ik vooropstellen dat we de manier waarop de Staatssecretaris het pakket van maatregelen met betrekking tot de sociale veiligheid heeft opgepakt, goed vinden. Ze vindt het CDA dan ook achter zich. Laten we maar eens een compliment uitdelen. Dit moet ook genoemd worden.
De discussie ging meer over het probleem dat een en ander door de motie van de coalitie geremd is. Ik ben het niet met mevrouw Van Veldhoven eens dat we daarover niet mogen discussiëren. Het is goed elkaar ter verantwoording te roepen en elkaar door middel van het spel van vraag en antwoord in de Kamer, en ook in dit AO, te bevragen om zo tot de beste oplossing voor Nederland te komen.
Ik ben blij dat de Staatssecretaris openstaat voor gesprekken met andere ov-leveranciers. Het is goed dat er eindelijk een structureel en breed gedragen overleg met alle partners komt, en niet alleen met de NS. Ik begrijp dat die wil er bij de Staatssecretaris is. Dat is heel erg goed.
Als er extra kosten zijn, ben ik benieuwd hoe het staat met de BDU-middelen (brede doeluitkering). Die middelen worden niet geïndexeerd. Het is dus al een beetje krap. Hoe staat de Staatssecretaris daarin?
Tot slot vraag ik een VAO aan, omdat ik denk dat het goed is als de Kamer een uitspraak doet over twee punten. Het eerste betreft het in kaart brengen van de maatschappelijke schade door de storingen. Het tweede betreft de veiligheid op stations.

De heer **Bashir** (SP): Voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor haar beantwoording. Wat betreft de veiligheid valt het mij op dat het lijkt alsof er geen analyse is van het onderliggende probleem en de oplossingen die daarvoor nodig zijn. Er had al jarenlang iets moeten gebeuren. Dat is niet gebeurd. Nu moeten er in allerijl maatregelen genomen worden.
Opvallend is ook dat het punt van de ggz-achtergrond van sommige daders blijkbaar onvoldoende is meegenomen in de oplossingsrichting. Is er wel een analyse van de onderliggende problemen? Zo ja, wil de Staatssecretaris die dan naar de Kamer sturen? Zo nee, is de Staatssecretaris dan bereid de onderliggende problemen alsnog te analyseren en er vervolgens iets mee te doen?

Over het salaris van de directeur van ProRail zegt de Staatssecretaris dat ze niet van het beloningskader afwijkt en dat het maar eenmalig is gebeurd. Ze doet alsof we iedere dag een nieuwe topfunctionaris krijgen. Hij is de eerste sinds de afspraken gemaakt zijn en er wordt nu al van het kader afgeweken. Wij gaan hiermee niet akkoord. Ik zal dan ook een motie indienen.

De **voorzitter**: Ik zie diverse verzoeken voor interrupties. Ik sta die niet toe, want ik wil alle leden de gelegenheid geven om überhaupt iets in de tweede termijn te zeggen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik ben blij dat er een analyse komt van eventuele hogere boetes voor overlast in treinen, zo heb ik het tenminste begrepen. Die analyse wil ik heel graag zien. Wij zijn namelijk voor hogere boetes.
In mijn eerste termijn ben ik niet aan de Brabantroute toegekomen. Meerdere collega's hebben hierover vragen gesteld. Ook ik ben in Deurne en Vierpaadjes geweest. Het lijkt me heel goed dat de Brabantroute extra aandacht krijgt in het LVO-programma. Er is daar een tijdlang inderdaad veel meer overlast door goederentreinen, omdat we die route nog één keer hartstikke nodig hebben. Tijdens het AO Spoor vorig jaar heb ik er ook al eens naar gevraagd. Er zou een overzicht komen van alle maatregelen die we nemen op zowel de Brabantroute als de route door Oost-Nederland, om overlast door goederentreinen en überhaupt door treinen zo veel mogelijk te voorkomen.
Ik heb nog een opmerking. De Staatssecretaris heeft gezegd dat ze er niet voor is dat ProRail een boete geeft aan een vervoerder of dat de vervoerder aanspraak kan maken op schadevergoeding. Eerlijk gezegd lijkt het me interessant om te bekijken of, als de oorzaak van de storing bij ProRail ligt en de NS schade heeft en claims van reizigers tegemoet kan zien, de NS die schade kan verhalen op ProRail. Hierbij laat ik het.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Ik noem de Partij voor de Vrijheid ook weleens de Partij voor de Veiligheid. Ik heb me in mijn spreektijd dan ook beperkt tot dit onderwerp. De sociale veiligheid in het ov is voor ons een zeer belangrijk onderwerp. We hebben het over de daders gehad en over de ggz. Ik lees nu net in het nieuws dat uitgeprocedeerde asielzoekers in Amsterdam een gratis ov-kaart krijgen. Ik moet er niet aan denken dat we honderden of duizenden uitgeprocedeerde asielzoekers niet het land uitzetten, maar belonen met een gratis ov-kaart. Ze gaan dan natuurlijk ook in treinen rondhangen. Daardoor zal de veiligheid niet groter worden. Uitgeprocedeerde asielzoekers moeten natuurlijk het land uit. Maar goed, dit was even een zijstraat. Het onderwerp sociale veiligheid lijkt nu even op de agenda van een aantal partijen te staan. We moeten dat wel zo houden. Daarover heb ik zo mijn zorgen. Ik blijf de Staatssecretaris dan ook aanmoedigen om dit onderwerp echt aan te pakken.
Ik wil nog één ding zeggen over het salaris van de president-directeur van ProRail. Het standpunt van de PVV is helder. De WNT moet voor iedereen gelden en er moeten geen uitzonderingen op worden gemaakt.

De **voorzitter**: De heer Hoogland ziet af van een tweede termijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik gebruik deze tweede termijn om te zeggen dat ik vooral hoop dat er heel goed gezorgd wordt voor de conductrice. We moeten ons realiseren dat het psychische trauma waarschijnlijk nog lang niet voorbij is wanneer het fysieke trauma voorbij is. Ik hoop dat daarvoor voldoende aandacht zal zijn.
Ik dank de Staatssecretaris voor de bevestiging dat de resultaten van het onderzoek naar de effectiviteit van de maatregelen en de gemaakte afweging binnen het totale pakket aan maatregelen om de sociale

veiligheid te verbeteren, naar de Kamer komen, zodat we inzetten op de maatregelen die daadwerkelijk de veiligheid verhogen.
Ik dank de Staatssecretaris voor haar toezeggingen aandacht te besteden aan de spoorwegovergangen, de wifi, de sms-alerts en de koppeling van de registraties van incidenten met de politieregisters. Ik moet me nu helaas excuseren. Net als mijn twee andere collega's heb ik een vergadering die al begonnen is. Ik wilde nog even de antwoorden in eerste termijn afwachten. Hartelijk dank daarvoor.

De **voorzitter**: Ik dank de Kamer voor de inbreng in tweede termijn. Voor het publiek leg ik even uit dat mevrouw Dik-Faber en mevrouw Van Tongeren de vergadering hebben verlaten, omdat ze aanwezig moesten zijn bij andere debatten die om 14.00 uur begonnen. Tijdens de beantwoording van de Staatssecretaris in tweede termijn, sta ik maximaal één interruptie toe om iets te verduidelijken, maar alleen als het echt nodig is.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Dank voor de vragen van de Kamer. De heer Van Helvert vroeg om een structureel overleg over sociale veiligheid. Ik vind niet dat er een apart overleg over sociale veiligheid moet komen. Dit punt moet iedere keer bij de ov-spoortafels aan de orde komen, omdat alle partijen daar aan tafel zitten. Het betreft dan specifieke problemen in de regio. De ene regio heeft meer last van problemen dan de andere. Het hangt een beetje af van de grootte van de stations. Daarom gaan de poortjes eerst dicht op slechts 82 stations. Ik heb al gezegd dat ik binnenkort met de bonden spreek naar aanleiding van hun onderzoek. Daarbij heb ik de organisaties ook uitgenodigd. Op 2 november staat een AO Politie gepland en komen we weer bij elkaar. Het is belangrijk dat we verdergaan, maar wel oplossingsgericht.
Ik kom gelijk terug op de vraag van de heer Bashir of er analyses zijn. Ja, er zijn analyses en een deel daarvan kent hij al. Dat zijn namelijk de analyse-onderzoeken van de NS zelf. Dat de poortjes dichtgaan is zo belangrijk, omdat de NS denkt dat een deel van de problematiek die zich voordoet voor de reizigers, vermindert als de poortjes dicht zijn. Dat is ook bewezen. Kijk naar de RET in Rotterdam. Daar zijn de poortjes dicht. Daar is qua incidenten sprake van een dalende lijn waardoor er ook sneller op ingespeeld kan worden.
Natuurlijk vinden er ook analyses van de ggz-problematiek en de aanpak daarvan plaats. De heer Bashir bedoelt volgens mij meer of er ook een cumulatieve analyse is als er cumulatieve effecten zijn. Nee, die analyse is er niet. Het is belangrijk dat we steeds bekijken wie we bij het spoor zien. We zien onrustveroorzakers en onveiligheidveroorzakers. Het is heel duidelijk dat meer dan de helft van hen bestaat uit zwartrijders. Oplossingen moeten we dan ook in die richting zoeken. Tegelijkertijd wil de heer Madlener dat er een camera hangt, zodat men gewoon keihard afgerekend wordt en de politie klaar staat, want agressie tegen het personeel mag niet. We moeten een combinatie vinden. Door middel van analyses zullen we de komende maanden nadrukkelijk bekijken welke maatregelen effect hebben en welke niet. We bekijken hoe de bonden, de organisaties en de concessieverleners tegenover de maatregelen staan, welke onderzoeken we hebben en wat we kunnen doen met de gevonden effecten van het pakket maatregelen.

De heer **Bashir** (SP): Is de Staatssecretaris bereid om te bekijken welke analyses al beschikbaar zijn? Ik bedoel niet alleen analyses van de NS, maar breder. Wil ze zelf bekijken wat daarmee moet gebeuren, en niet alleen specifiek voor de NS? Als je bijvoorbeeld de poortjes dichtdoet, komen de gevolgen daarvan dan op het bordje van iemand anders zoals de winkeliers in de binnensteden?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat impliceert een mogelijk causaal verband. Dan moet je brede onderzoeken doen en die kunnen verschillende doelgroepen betreffen. Ik heb begrepen dat de taskforce Sociale veiligheid in 2009 een analyse in de breedte heeft gemaakt. Die taskforce bestaat niet meer. Ik kan kijken of elementen van wat toen bekeken is, effectief zijn en meegenomen kunnen worden in het traject dat we tot 2 november lopen. Ik wil me nu even niet op de analyses richten. Ik wil me het aankomend jaar richten op de daadkracht van alle analyses die er al liggen en de oplossingen die er moeten komen. In dit geval zijn er veel analyses en bewijzen van de effecten van poortjes. We moeten nu de daadkracht hebben om het te doen. Om de heer Bashir tegemoet te komen, ga ik in november graag weer met hem in gesprek over de analyse. Dan bekijken we de effecten na het eerste halfjaar en wat we verder willen onderzoeken. Ik begrijp dat de heer Bashir wil weten hoe de samenhang is en hoe een en ander in elkaar steekt. Ik wil nu echter heel doelgericht vanuit mijn portefeuille en mijn regierol dat alle partijen actief handelen met betrekking tot sociale veiligheid rondom stations en in treinen.

De heer **Madlener** (PVV): We kunnen een halfjaar analyseren tot we een ons wegen. Als de partijgenoot van de Staatssecretaris in Amsterdam echter een gratis ov-kaart geeft aan uitgeprocedeerde asielzoekers, zijn we natuurlijk totaal verkeerd bezig. Uitgeprocedeerde asielzoekers moeten het land uit. Het uitdelen van gratis ov-kaarten heeft ook grote risico's. De Staatssecretaris weet dat er vrachtschepen vol asielzoekers Nederland binnenkomen. Soms zijn terroristen vermomd als asielzoeker. En dan gaat haar partijgenoot op dit moment gratis ov-kaarten geven. Is de Staatssecretaris bereid om vandaag nog naar Amsterdam af te reizen om haar partijgenoot op andere gedachten te brengen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb het artikel niet gelezen. Ik begrijp dat de heer Madlener dit nu via zijn telefoon van internet haalt. Ik vind het een zaak en een keuze van Amsterdam. Men gaat daar over het eigen openbaar vervoer. Daarbij wil ik het laten.
Ik kom bij de BDU-indexatie. Er wordt wel geïndexeerd. De indexatie is echter afhankelijk van wat het Ministerie van Financiën uitkeert. Een aantal van de decentrale overheden is niet gelukkig met deze werkwijze. Dit is echter de werkwijze en op deze manier blijven we de indexatie vormgeven.
Mevrouw De Boer heeft gevraagd naar een overzicht van maatregelen voor de Brabantroute en Oost-Nederland tijdens de aanleg van het derde spoor. Dat overzicht neem ik mee in de voortgangsrapportage die de Kamer eind april ontvangt.
Ik heb nog een opmerking in de richting van de heer Bashir. Het arbeidscontract van de heer Eringa is een juridische overeenkomst van de raad van commissarissen en de heer Eringa. Daarin kan ik niet treden. Volledigheidshalve merk ik nog op dat het salaris van de heer Eringa onder de WNT-norm zit. De extra's die bovenop het salaris komen, zijn soberder ingevuld. Het bezoldigingsbeleid bij ProRail is strenger dan de WNT.

De **voorzitter**: Ik dank de Staatssecretaris voor haar beantwoording in tweede termijn. Er zijn diverse toezeggingen gedaan.
- De Staatssecretaris vraagt de Minister van BZ om de Kamer te informeren over de mate waarin mensen met een ggz-achtergrond problemen rond het spoor veroorzaken en wat daaraan gedaan kan worden.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer over de nadere uitwerking van de maatregelen ter verbetering van de sociale veiligheid op het spoor.

– De Staatssecretaris laat de Kamer weten of het mogelijk is de maatschappelijke kosten van verstoringen op het spoor in beeld te brengen.

Er wordt een VAO aangevraagd met als eerste spreker de heer Van Helvert.

Staatssecretaris **Mansveld**: Kunt u de formulering van de eerste toezegging voor mij herhalen?

De **voorzitter**: De Staatssecretaris vraagt de Minister van BZ om de Kamer te informeren over de mate waarin mensen met een ggz-achtergrond problemen rond het spoor veroorzaken en wat daaraan gedaan kan worden informeren.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik meen dat ik het niet zo heb toegezegd. Ik heb gezegd dat er sowieso een rapportage van BZ komt waarin dit punt meegenomen wordt. Het was geen specifieke vraag. Ik kan even informeren bij de Minister van BZ wat hij precies doet en of dit daarin past en vervolgens de Kamer daarover schriftelijk informeren, voordat ik iets aan een collega vraag wat niet mogelijk is.

De **voorzitter**: We zullen het op die manier noteren, namelijk dat u de Kamer informeert over wat u met de Minister van BZ afspreekt.

De heer **Madlener** (PVV): Ik heb net het probleem met uitgeprocedeerde asielzoekers genoemd. De Staatssecretaris werd natuurlijk overvallen door dit nieuws. Kan zij hierop reageren in het kader van de veiligheid in het openbaar vervoer? Het openbaar vervoer is natuurlijk niet bedoeld als opvangplek voor uitgeprocedeerde asielzoekers.

De **voorzitter**: Ik heb het antwoord gehoord. De Staatssecretaris heeft geen toezegging aan de Kamer gedaan. We hebben dan ook geen toezegging hierover genoteerd. Dit punt is bedoeld om de toezeggingen te herhalen. U hebt het antwoord van de Staatssecretaris gehoord.
Ik ga nu echt over tot het afronden van dit algemeen overleg. Ik dank de Staatssecretaris voor haar aanwezigheid in de Kamer. Ik dank de leden, ook omdat ze het mij mogelijk hebben gemaakt om exact op de afgesproken tijd dit overleg te sluiten. Ik dank de aanwezigen voor hun belangstelling.

Sluiting 14.28 uur.